БЕСТСЕЛЛЕР *THE NEW YORK TIMES*

БРАТЬЯ РАЙТ

ЛЮДИ, КОТОРЫЕ НАУЧИЛИ МИР ЛЕТАТЬ

АНО Альпина нон-фикшн
Траектория

Дэвид Маккалоу
Дважды лауреат Пулитцеровской премии

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В начале XX века человечество охватила «летная лихорадка» – страстное стремление воплотить, наконец, в жизнь многовековую мечту об управляемом полете. Правительства США и стран Европы тратили огромные суммы на программы по созданию первого летательного аппарата с мотором. А в это время в небольшом американском городке в штате Огайо два сына местного епископа на собственные небольшие средства строили свою летающую машину. История о том, как скромные владельцы велосипедной мастерской, не окончившие даже колледжа, сконструировали и испытали первый в мире управляемый самолет, рассказанная лауреатом Пулитцеровской премии, обладателем Национальной книжной премии США Дэвидом Маккаллоу.

Орвилл и Уилбур Райт заинтересовались полетами после знакомства с детской французской игрушкой, похожей на «вертолет» с двумя пропеллерами и резиновой лентой. Любопытство, пытливость ума, чтение книг и страсть к полетам помогли братьям Райт сконструировать первый управляемый самолет.

Из книги, полной биографических и исторических подробностей, читатель узнает, как братья Райт наблюдали за птицами и почему этот опыт оказался необходимым при испытании первых планеров в неприметном Китти Хок на Внешних отмелях, как неудачи только подтолкнули к окончательной решимости летать и как четыре полета на «Флайере» в декабре 1903 года изменили ход истории человечества.

- Дэвид Маккаллоу
  - ○
  - ○
  - ○ Пролог
  - ○ Часть I
    - ■
    - ■ Глава 1
    - ■ Глава 2
    - ■ Глава 3
    - ■ Глава 4
  - ○ Часть II
    - ■
    - ■ Глава 5

- Глава 6
- Глава 7
- Глава 8

- Часть III
  -
  - Глава 9
  - Глава 10
  - Глава 11
- Эпилог
- Благодарности
- Библиография
- Иллюстрации

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6

Дэвид Маккаллоу
Братья Райт. Люди, которые научили мир летать

Переводчик *Михаил Витебский*
Редактор *Наталья Нарциссова*
Научный консультант *Егор Быковский*
Руководитель проекта *И. Серёгина*
Корректоры *М. Миловидова, С. Чупахина*
Компьютерная верстка *А. Фоминов*
Дизайнер обложки *Ю. Буга*
Иллюстрация на обложке *В. Платонов / www.bangbangstudio.ru*

Издание подготовлено в партнерстве с Фондом некоммерческих инициатив «Траектория» (при финансовой поддержке Н.В. Каторжнова).

ТРАЕКТОРИЯ

Фонд поддержки научных, образовательных и культурных инициатив «Траектория» (www.traektoriafdn.ru) создан в 2015 году. Программы фонда направлены на стимулирование интереса к науке и научным исследованиям, реализацию образовательных программ, повышение интеллектуального уровня и творческого потенциала молодежи, повышение конкурентоспособности отечественных науки и образования, популяризацию науки и культуры, продвижение идей сохранения культурного наследия. Фонд организует образовательные и научно-популярные мероприятия по всей России, способствует созданию успешных практик взаимодействия внутри образовательного и научного сообщества.

В рамках издательского проекта Фонд «Траектория» поддерживает издание лучших образцов российской и зарубежной научно-популярной литературы.

© David McCullough, 2015
First published in Great Britain by Simon & Schuster UK Ltd, 2015
© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2017

Все права защищены. Произведение предназначено исключительно для частного использования. Никакая часть электронного экземпляра данной книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для публичного или коллективного использования без письменного разрешения владельца авторских прав. За нарушение авторских прав законодательством предусмотрена выплата компенсации правообладателя в размере до 5 млн. рублей (ст. 49 ЗОАП), а также уголовная ответственность в виде лишения свободы на срок до 6 лет (ст. 146 УК РФ).

* * *

Посвящается Розали

Птицы не парят в безветрие.

Уилбур Райт

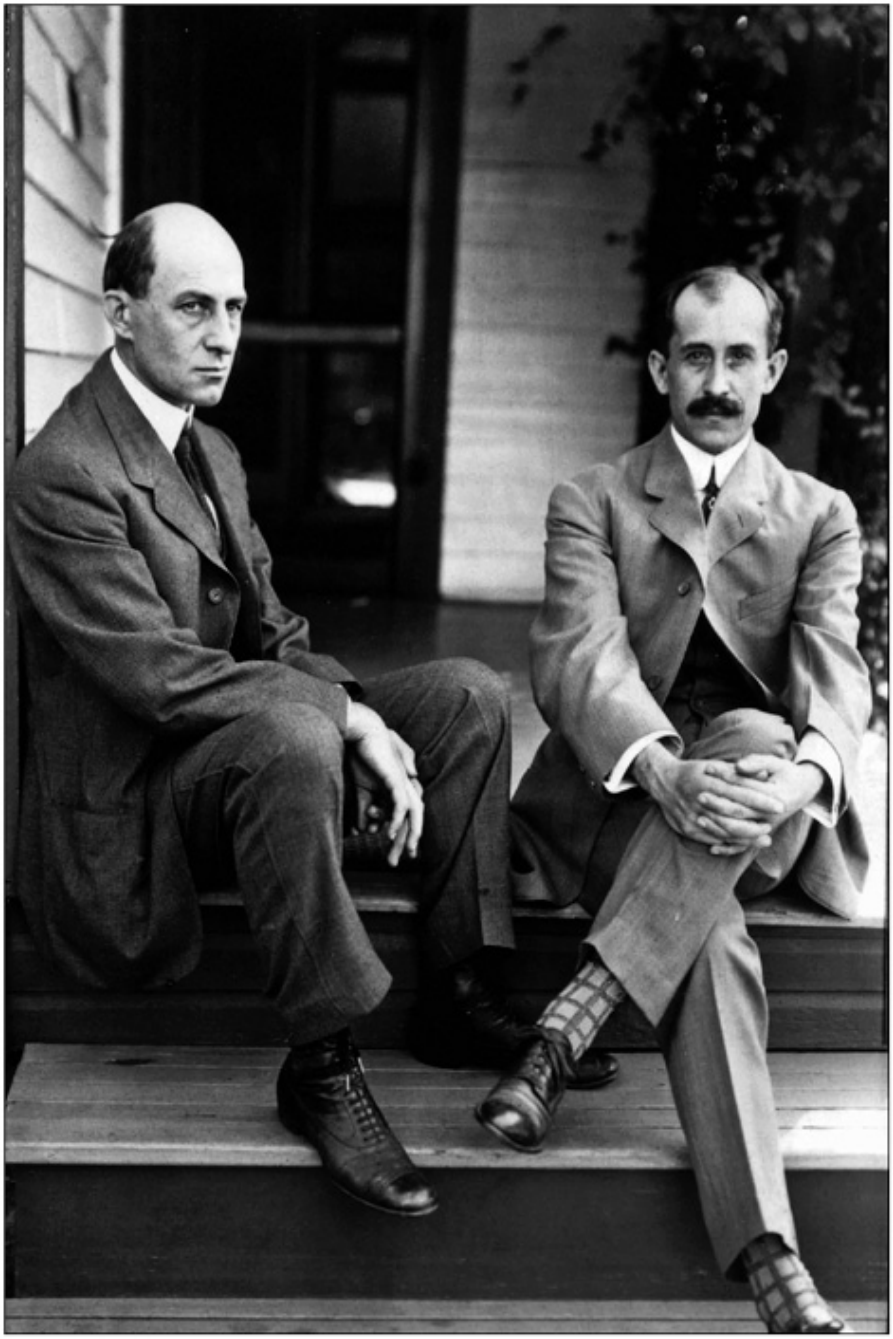
Пролог

И в древности, и в Средние века человек мечтал о полетах в небо, о том, чтобы парить в синеве подобно птице. В 875 году один гениальный сумасшедший испанец прославился тем, что покрыл себя перьями, чтобы превратиться в птицу и взлететь. Другие мастерили крылья собственной конструкции и прыгали с крыш и башен – в Константинополе, Нюрнберге, Перудже; некоторые разбивались насмерть. Ученые монахи делали чертежи на бумаге. Леонардо да Винчи начал серьезные исследования в этой области примерно в 1490 году. Он чувствовал, что ему предначертано судьбой изучать полеты, и рассказывал о детском воспоминании, когда к его колыбели подлетел коршун.

Что касается братьев Уилбура и Орвилла Райт из Дейтона, штат Огайо, то для них авиация началась с игрушки из Франции, маленького «вертолета», который принес домой их отец, епископ Милтон Райт, убежденный сторонник образовательной ценности игрушек. Плод фантазии французского экспериментатора Альфонса Пено, вертолет представлял собой всего лишь палочку с двумя пропеллерами и резиновыми лентами и стоил, вероятно, не больше 50 центов. «Смотрите, мальчики», – сказал епископ, пряча нечто в руках. Когда он отпустил это, оно взлетело к потолку. Они назвали эту вещицу «летучей мышью».

Ида Палмер, первая учительница Орвилла в начальной школе, вспоминала, как тот, сидя за партой, возился с какими-то деревяшками. На вопрос, чем он занимается, Орвилл ответил, что делает машину вроде той, на которой они вместе с братом когда-нибудь поднимутся в воздух.

Часть I



Глава 1
Начало

Если бы я давал совет молодому человеку о том, как ему добиться успеха в жизни, я сказал бы ему: найди хороших отца и мать и начни жизнь в Огайо.

Уилбур Райт

I.

На этой фотографии, как и на всех фото, где братья сняты вместе, они сидят рядом на ступеньках заднего крыльца фамильного дома Райтов на маленькой боковой улочке западной окраины Дейтона. Фотография относится к 1909 году – это пик их славы. Уилбуру 42 года, Орвиллу – 38. Уилбур сидит с бесстрастным выражением лица, глядя несколько в сторону, как будто думает о чем-то своем, и, скорее всего, так и есть. Он поджар, почти костляв, с длинным носом и вытянутым подбородком, гладко выбрит и лыс. На нем однотонный темный костюм и ботинки с высокой шнуровкой – примерно как у их отца-священника.

Орвилл пристально смотрит прямо в объектив фотоаппарата и сидит, небрежно закинув ногу на ногу. Выглядит он немного плотнее и моложе брата, его волосы заметно гуще, вдобавок он носит аккуратно подстриженные усы. Костюм Орвилла светлее и сшит значительно лучше, на ногах яркие носки в клетку и ботинки, украшенные накладками из кожи. Клетчатые носки – это, по всей видимости, максимум легкомыслия, который могла себе позволить мужская часть семейства Райт. В этой позе выделяются также руки Орвилла, руки очень умелые: к тому моменту, когда была сделана фотография, они уже успели заметно изменить наш мир.

Если судить по выражению лиц братьев, чувство юмора им не свойственно, хотя едва ли это было так. Просто оба не любили фотографироваться. «По правде говоря, – написал один репортер, – с фотокамерой братья не дружили». Но что самое нехарактерное для них в этих позах – они сидят, ничего не делая. Безделью Райты не предавались почти никогда.

Жителям Дейтона было известно, что Уилбур и Орвилл весьма замкнуты, очень трудолюбивы и никогда не расстаются. Они «неразделимы как близнецы», говорил их отец, и «крайне необходимы» друг другу.

Они жили в одном доме, вместе работали, вместе ели, держали деньги на общем банковском счету, даже «думали вместе», как говорил Уилбур. Глаза их были одинакового серо-голубого цвета, хотя у Орвилла посажены ближе и взгляд не такой пронизывающий. Даже писали братья почти одинаковым почерком – прямым и разборчивым, а их голоса были так похожи, что человек, находившийся в соседней комнате, не понимал, кто из них говорит.

Орвилл всегда заметно лучше одевался, но Уилбур с его ростом в 178 см был выше брата на 2,5 см и – как бы сказать – походил скорее на француза, чем на дейтонца. Женщины находили его несколько загадочным и довольно привлекательным.

Оба любили музыку: Уилбур играл на аккордеоне, Орвилл – на мандолине. Во время работы они порой одновременно насвистывали или напевали одну и ту же мелодию. И тот и другой были очень привязаны к дому. Оба любили готовить. Орвилл делал печенье и сладости, а Уилбур гордился своими соусами и в Рождество или День благодарения настаивал, что будет отвечать за фарш для индейки.

Подобно отцу и их сестре Кэтрин, братья были чрезвычайно энергичны и много работали – каждый день, кроме воскресенья. Таков был их образ жизни: трудиться и на работе, и дома – над «усовершенствованиями». Труд был их убеждением, и лучше всего они себя чувствовали, работая совместно над своими проектами на общем верстаке высотой по пояс, в фартуках, защищающих их костюмы и галстуки.

Они отлично уживались друг с другом: каждый из них знал, чем другой может помочь, чтобы решить проблему, каждый был давно знаком с сильными и слабыми сторонами другого, но между ними существовало негласное понимание того, что Уилбур, будучи старше на четыре года, являлся старшим членом партнерства.

Не всегда все шло гладко. Они могли быть очень требовательны и критичны друг к другу, споры доходили до того, что один высказывал другому «нечто ужасное». Порой горячий спор длился час, а то и больше, а они не могли ни на шаг приблизиться к согласию, если только кто-то не менял свою первоначальную позицию.

Часто говорили, что ни один из них никогда не изменял

себе – это качество высоко ценили в Огайо. Они не только не хотели популярности, но делали все возможное, чтобы избежать ее. И, даже добившись славы, остались скромными людьми.

Однако некоторые различия между ними все же были, иногда хорошо заметные, иногда – не очень. Так, если Орвилл ходил как большинство других людей, то Уилбура отличали стремительная походка и длинные шаги, он «был чрезвычайно активен» и сильно жестикулировал, когда хотел что-либо подчеркнуть. Также Уилбур был более серьезен, усерден и вдумчив. Он помнил все, что когда-либо видел или слышал, не говоря уже о том, что читал. «У меня вообще нет памяти, – откровенно говорил Орвилл, – а он никогда ничего не забывает».

Способности к сосредоточению у Уилбура были таковы, что некоторые считали его немного странным. Он мог полностью отключиться от окружающего. «Самое сильное впечатление от Уилбура Райта, – рассказывал один из его одноклассников, – заключается в том, что это человек, живущий в основном в своем собственном мире». Каждое утро он выходил из дома без шляпы, погруженный в свои мысли, чтобы через пять минут вернуться за ней.

По общему мнению, Уилбур был человеком «необычным» и ни при каких обстоятельствах не терял хладнокровия, «никогда не выходил из себя», как с гордостью говорил его отец. Он был прекрасным оратором и блестящим автором, что не очень вписывается в образ такого молчаливого человека, очень неохотно выступавшего публично. Но если он говорил, то его замечания были неизменно меткими и запоминающимися. В профессиональной корреспонденции, в бесчисленных проектах и докладах, которые он написал, а также в частной переписке его словарный запас и владение языком были на высочайшем уровне, в значительной мере благодаря стандартам, которые установил его отец. Это была крайне важная сторона дарования Уилбура, если принять во внимание достижения его самого и брата.

«Уилл, кажется, получает наслаждение от "писанины", поэтому я переложил эту часть работы полностью на его плечи», – объяснял Орвилл. Однако на самом деле он тоже очень любил писать, но в первую очередь членам семьи. Его письма к сестре Кэтрин полны юмора и вдохновения. То обстоятельство, что поначалу Уилбур писал почти все деловые письма от первого лица, словно он работал в одиночку, кажется, нисколько не волновало Орвилла.

Из них двоих он был более спокойным. Разговорчивый и веселый дома, на людях Орвилл становился болезненно застенчивым. В какой-то степени он унаследовал это свойство от

покойной матери и всегда отказывался от любой публичной роли, предоставив это Уилбуру. И все же по натуре он был более веселым, оптимистичным и предприимчивым человеком, а его удивительная изобретательность очень многое дала их проектам.

В то время как Уилбура мало волновало, что могли сказать или подумать о нем другие, Орвилл был очень чувствителен к любой критике или насмешке. Кроме того, у него случалось то, что в семье называли «странными приступами»: когда он слишком уставал или чувствовал себя обиженным, то становился капризным и раздражительным.

На многолюдных собраниях именно Уилбур привлекал всеобщее внимание, даже если почти не разговаривал. «Мистер Орвилл Райт, – писал один наблюдатель, – напротив, не обладал выдающейся индивидуальностью. Иначе говоря, ваш взгляд не выделял его из толпы в той же степени, в какой он непроизвольно обращался на мистера Уилбура».

Подобно своему отцу, братья всегда были настоящими джентльменами, учтивыми и вежливыми. Они не пили крепких напитков, не курили, не играли в азартные игры и всегда были («независимо друг от друга», как любил говорить их отец) республиканцами. Кроме того, братья были холостяками – и, судя по всему, вполне сознательно. Орвилл любил говорить, что Уилбур должен жениться первым, потому что он старше. Уилбур оправдывался тем, что у него нет времени на жену. Окружающие считали, что он «боится женщин». Один из его коллег вспоминал, что Уилбур «ужасно нервничал», если рядом с ним находились молодые женщины.

Объединяли братьев, помимо всего прочего, общность целей и непреклонная решимость. Они считали, что следуют «предназначению».

Жили братья с отцом, священнослужителем, который часто бывал в отъездах по делам церкви, и сестрой Кэтрин. Она была на три года моложе Орвилла, веселая, привлекательная, весьма самоуверенная, самая коммуникабельная из всех троих детей, оставшихся в родительском доме, и единственная из всей семьи окончила колледж – в Оберлине, штат Огайо. Это произошло в 1898 году, после чего она вернулась в Дейтон и начала преподавать латынь в новой школе «Стил хай скул», где, как отмечал Орвилл, завалила на экзаменах большинство будущих первых людей города. Сама она говорила о тех, кого считала «неисправимо плохими» мальчиками, так: «Я подавила их остроумие в зародыше».

Стройная, подтянутая, в пенсне в золоченой оправе, с собранными в пучок темными волосами, она выглядела как

настоящая школьная учительница. Сама себя Кэтрин называла «коротышкой», потому что ее рост едва превышал 152 см, но все, кто знал ее, понимали, каким влиянием она обладала. Живя в семье, состоящей из трех мужчин и одной женщины, она всегда отстаивала свою точку зрения. Кроме того, Кэтрин была самой жизнерадостной в семье, самой неутомимой и разговорчивой, и домочадцы очень любили ее за это. Она приглашала в дом подружек по колледжу и устраивала вечеринки. Из двоих братьев ближе она была с Орвиллом – у них была меньше разница в возрасте, они родились в один день, 19 августа, и в одном доме.

Острее реагируя на человеческие недостатки, чем ее братья, Кэтрин могла разгневаться. Когда Орвилл осваивал игру на мандолине, она нередко взрывалась. «Он расселся здесь и так бренчит на этой штуковине, что я просто не могу находиться дома!» – жаловалась она отцу. «Ты способная и добрая, – отвечал он ей. – И мне очень хочется, чтобы ты научилась держаться по-женски скромно и сдерживала свой нрав, потому что нрав – суровый хозяин».

Для своих друзей они были Уиллом, Орвом и Кэти. Между собой они называли Уилбура Улламом, Орвилла – Баббо или Бабсом, а Кэтрин – Штерхенс от немецкого слова Schwesterchen, что означает «сестричка». Двое старших детей в семье – братья Рейчлин и Лорин – были женаты и имели собственные семьи. Рейчлин переехал в Канзас и жил на ферме. Лорин, бухгалтер по профессии, его жена Нетта и их четверо детей Милтон, Ивонетта, Леонтина и Хорэс жили буквально за углом от дома номер 7 по Хоторн-стрит. Тот факт, что и Лорин, и Рейчлин сменили множество профессий, стараясь свести концы с концами и прокормить свои семьи, видимо, в значительной степени укрепил Уилбура и Орвилла в желании оставаться холостяками.

Их покойная мать, Сьюзан Кернер Райт, родилась в Вирджинии в семье тележника, немца по происхождению. Ее привезли на Запад ребенком. Дети описывали ее как женщину очень умную, ласковую и болезненно застенчивую. Когда после свадьбы она в первый раз пошла в бакалейную лавку и там ее спросили, кому доставить покупки, она забыла свою новую фамилию. Но она была веселой и сообразительной, а в своей семье – «просто гением», который может сделать все что угодно, и особенно игрушки, даже санки, такие же качественные, как в магазине.

> «Она была очень понимающей [писала Кэтрин]. Она видела что-то необычное в Уилле и Орве, хотя любила нас всех. Она никогда не ломала ничего, что старались

смастерить мальчики. Она подбирала любую мелочь, которую они бросали у нее на пути, и ставила на полку в кухне».

Техническая одаренность «мальчиков» – это они знали – досталась им от матери, так же как и застенчивость Орвилла. Ее смерть от туберкулеза в 1889 году стала для семьи тяжелейшим ударом.

Епископ Милтон Райт был любящим отцом, который постоянно давал детям толковые советы и имел собственное мнение обо всем. Среднего роста, с осанистой фигурой, он носил окладистую седую бороду, но брил усы и тщательно зачесывал редкие седые волосы на полысевшую макушку. Как и в случае с Уилбуром, характерное для него «угрюмое» выражение лица далеко не всегда отражало его настроение на данный момент, как и его взгляды на жизнь.

Милтон Райт родился в 1828 году в Индиане, в бревенчатой хижине, и вырос, впитав ценности и привычки, характерные для фронтира – зоны освоения Дикого Запада. О его матери по имени Кэтрин известно мало, а вот отец, Дэн Райт-младший, сын ветерана Войны за независимость, был в глазах мальчика героем. По рассказам Милтона, «он был серьезным, сдержанным, очень педантичным и страдал заиканием». Дэн Райт-младший слыл убежденным трезвенником, что редко встречалось на фронтире, и был человеком прямым и целеустремленным. Впрочем, все вышесказанное вполне подходило для описания как самого Милтона, так и Уилбура с Орвиллом.

В возрасте 19 лет Милтон стал прихожанином Церкви объединенных братьев во Христе – объединения протестантских церквей. Первую проповедь он прочитал в 22 года и был посвящен в духовный сан, когда ему исполнилось 24. Прослушав несколько курсов в маленьком колледже при церкви, он, однако, так и не завершил обучение. Основанная перед Гражданской войной, Церковь объединенных братьев твердо придерживалась нескольких принципов: она выступала за отмену рабства, предоставление гражданских прав женщинам и находилась в оппозиции масонству и его тайным методам, – и Милтон Райт всегда оставался верен своим убеждениям, о чем было известно всем, кто его знал.

Будучи проповедником, он путешествовал по городам и весям, на поездах и верхом, и повидал страну, как мало кто из его поколения. В 1857 году он отправился из Нью-Йорка в Панаму на пароходе, пересек Панамский перешеек по железной дороге, затем два года преподавал в церковной школе в Орегоне.

Милтон и Сьюзан поженились в округе Фейетт, штат Индиана, недалеко от границы с Огайо, в 1859 году и поселились в том же штате на ферме в Фэрмонте, где родились два их старших сына. В 1867 году они переехали в пятикомнатный деревянный фермерский дом в Миллвилле (Индиана), и именно там 16 апреля Сьюзан произвела на свет Уилбура (Уилбур и Орвилл получили имена в честь почитаемых их отцом религиозных деятелей, Уилбура Фиске и Орвилла Дьюи).

Спустя год семейство перебралось в Хартсвилл, Индиана, а еще через год, в 1869 году, – в Дейтон, где они приобрели только что отстроенный дом на Хоторн-стрит. Преподобный Милтон Райт получил место редактора в общенациональном еженедельнике Объединенных братьев, издававшемся в Дейтоне, что привело к значительному увеличению его годового дохода – с 900 до 1500 долларов.

В 1877 году, после того как Милтон был избран епископом и круг его обязанностей расширился еще больше, они со Сьюзан сдали дом в наем и перевезли семью в Сидар-Рэпидс (штат Айова). Отвечая теперь за весь церковный округ западнее реки Миссисипи, он занимался планированием и организацией конференций в районе от Миссисипи до Скалистых гор, проезжая за год тысячи километров. Еще через четыре года семья вновь переехала, на этот раз в Ричмонд (Индиана), где десятилетний Орвилл начал мастерить воздушных змеев для развлечения и на продажу, а Уилбур пошел в старшую школу. Лишь в 1884 году Райты смогли вернуться в Дейтон.

Население города составляло тогда около 40 000 человек, по этому показателю он занимал пятое место в Огайо и уверенно развивался. В городе построили новую больницу и новое здание суда, и он был впереди всей страны в области использования электрического уличного освещения. Шло строительство огромной новой публичной библиотеки в модном романском стиле. В течение ближайших нескольких лет будет построена новая школа, напоминающее по форме башню пятиэтажное кирпичное здание, которым мог бы гордиться любой университетский кампус. Как говорили в Дейтоне, это были здания, свидетельствующие о «приверженности чему-то большему, чем просто роскошь».

Лежащий в широкой холмистой пойме на восточном берегу излучины реки Майами, протекавшей через Юго-Западный Огайо, Дейтон расположен в 80 километрах севернее Цинциннати. Город начал строиться ветеранами Войны за независимость в конце XVIII века и назван в честь одного из основателей – Джонатана Дейтона, члена Конгресса от штата Нью-Джерси и одного из тех,

чьи подписи стоят под Конституцией США. Но до появления железных дорог Дейтон развивался очень медленно.

Однажды в 1859 году лужайка перед старым зданием суда стала местом, где выступил с речью Авраам Линкольн. С исторической точки зрения это событие, имевшее место в Дейтоне, не представляло большого интереса. Однако в своей речи Линкольн с гордостью говорил о месте, где хорошо жить, работать и создавать семью – об Огайо в целом. Разве не Огайо был к тому времени родным штатом трех президентов Соединенных Штатов? И Томаса Эдисона? Другой достойный сын Дейтона, Уильям Хоуэллз, редактор журнала «Атлантик», писал, что жители Огайо – это идеалисты, которые «имели мужество мечтать»:

> «Благодаря этому мужеству они добились того, что лучшее из мечтаний сбылось, и хорошо, что, несмотря на преобладающую в их характерах практичность и сухость, временами они становились энтузиастами и даже фанатиками».

Спустя много лет в одном из своих выступлений Уилбур заметил, что, если бы он давал совет молодому человеку о том, как преуспеть в жизни, он бы сказал: «Найди хороших отца и мать и начни жизнь в Огайо».

К 1884 году город все еще остро нуждался в новой железнодорожной станции, а большая часть улиц по-прежнему оставались немощеными, но перспективы будущего процветания казались яркими как никогда. Дело в том, что в Дейтоне была основана и успешно развивалась компания, занимавшаяся производством кассовых аппаратов. Скоро она превратилась в крупнейшего в мире производителя этого вида продукции. Епископ Райт знал, что его кочевая жизнь продлится еще полгода или даже больше. Но, как бы то ни было, Дейтон уже стал домом семейства Райт, и это обсуждению не подлежало.

Важной частью семейного образования в области географии, если не сказать даже в области поощрения любознательности детей, были длинные письма епископа, которые он писал во время своих поездок, зачастую прямо в поезде. Куда бы ни приводили епископа служебные дела, он неизменно демонстрировал любовь к своей стране и ее великолепию. Миннеаполис и Сент-Пол он называл городами «непостижимой величины в прекрасной местности, где выращивают пшеницу».

Епископ писал с энтузиазмом, полный восхищения увиденным. Склоны гор западнее Мизулы[1] так круты, что требуются три локомотива – два в голове и один в хвосте состава, сообщал он своим домочадцам. Его мир, а соответственно, и их мир рос и ширился. «Я прибыл сюда вчера, выехав без двадцати минут два ночи», – сообщал Милтон в письме, отправленном из городка Биггс (Калифорния).

> «Вам следовало бы увидеть горы Сискию[2], которые мы вчера пересекли по железной дороге. Мы поднялись довольно высоко и из-за крутых склонов проехали много миль, но уехали совсем недалеко. Проехав где-то около мили, мы возвращались на 200 футов от того места, где уже были, но оказывались на 175 футов выше. Миновали несколько туннелей, но не особенно длинных. Самым длинным был последний – на вершине. Это самый грандиозный пейзаж, который я видел, и самые крутые склоны, по которым я когда-либо перемещался».

Благодаря многим прочитанным книгам и наблюдениям, сделанным во время бесконечных путешествий, он приобрел неистощимый запас знаний, которые трансформировались в советы относительно того, что такое хорошо и что такое плохо, чего нужно остерегаться в жизни, к чему стремиться. Милтон читал нотации по поводу одежды, чистоплотности, экономии. Проповедовал дома о мужестве и хорошей репутации – он бы сказал, «о хорошем характере», – достойных целях и настойчивости. Частью отцовских обязанностей он полагал установление норм и правил.

> «Считается, что молодые знают все лучше всех, а пожилые – это отсталые чудаки. Возможно, так оно и есть, но пожилые могут быть так же правы насчет новых изобретений, как молодые насчет старых ретроградов. Занимайтесь сначала делом, развлечения – потом, и это окупится. Что касается денег, то их у человека должно быть столько, чтобы он не был обузой для других».

Он считал обязательным для себя относиться ко всем троим детям, оставшимся жить в родительском доме, с одинаковым уважением и любовью, хваля каждого за его или ее таланты и участие в семейных делах. Но все-таки его любимцем был Уилбур, «свет его очей», по словам Кэтрин.

Однако тот же Уилбур был причиной величайших волнений. В юности он преуспевал во всем. Был прекрасным спортсменом,

особенно отличаясь в американском футболе, катании на коньках и гимнастике, и великолепно учился. В год окончания школы в Дейтоне он имел оценки выше 90 по всем предметам – алгебре, ботанике, химии, английской литературе, геологии, геометрии и латыни. Шли разговоры о том, что он поедет учиться в Йельский университет.

Однако все эти планы рухнули, когда во время игры в хоккей на льду замерзшего озера за зданием приюта для солдат-инвалидов Гражданской войны Уилбур получил по лицу удар клюшкой, которым ему выбило почти все зубы верхней челюсти.

Сложно определить точно, что там произошло: судить об этом можно лишь на основании той небогатой информации, которая дошла до нас. Но есть один интересный факт. Согласно записи в дневнике епископа Райта, сделанной много лет спустя, в 1913 году, «человеком, который держал в руках клюшку, нанесшую удар, был один из самых известных преступников в истории Огайо, Оливер Крук Хоу», казненный в 1906 году за убийство матери, отца и брата. Кроме того, считается, что он убил еще по меньшей мере десять человек.

Во времена, когда случилось это происшествие на хоккейной площадке, Хоу жил всего в двух кварталах от Райтов. Ему было 15 лет, то есть он был на три года моложе Уилбура, но ростом и весом со взрослого мужчину и имел репутацию местного хулигана. После его казни газета «Дейтон джорнал» напишет: «Оливер всегда желал причинять другим боль или по меньшей мере неудобства».

Мы не знаем, был ли удар случайным или намеренным. Однако известно, что тогда Оливер работал в аптеке на 3-й Западной улице, и аптекарь, желая помочь ему снять боль, которую причиняли гниющие зубы, давал ему популярное в те годы средство «кокаиновые капли от зубной боли». Юный Хоу очень быстро впал в зависимость от этого лекарства и алкоголя, и его поведение стало настолько неконтролируемым, что его пришлось на несколько месяцев поместить в дейтонский приют для умалишенных.

Уилбур несомненно знал Оливера Хоу. Однако неизвестно, насколько хорошо. Неизвестно также, хотел ли Хоу отплатить Уилбуру за что-либо или просто находился под воздействием наркотиков. Кроме краткого упоминания в дневнике епископа Райта, ни в семейной переписке Райтов, ни в воспоминаниях нет никаких сведений ни о происшествии, ни о том, как оно повлияло на Уилбура. Видимо, семья сочла нужным забыть этот неприятный случай и он остался лишь в укромном уголке памяти Уилбура. Но, несомненно, происшествие на катке изменило его

жизнь.

В течение многих недель он страдал от мучительных болей лица и челюсти, затем ему пришлось вставить искусственные зубы. Травма повлекла за собой серьезные проблемы с пищеварением, учащенное сердцебиение и приступы депрессии, которые длились все дольше и дольше. Семья все больше беспокоилась. Разговоры о Йеле прекратились. Слабая здоровьем мать заботилась об Уилбуре как могла, но ее собственное состояние становилось все хуже, поэтому он начал присматривать за ней.

«С такой сыновней преданностью мало что может сравниться», – писал епископ. Он считал, что благодаря Уилбуру жизнь матери была продлена по меньшей мере на два года. По утрам она обычно чувствовала в себе достаточно сил, чтобы спуститься с посторонней помощью на первый этаж, но вечером Уилбур должен был относить ее наверх.

Брат Лорин был, кажется, единственным из всех, кто разочаровался в Уилбуре. «Чем занимается Уилл? – писал он Кэтрин из Канзаса, куда уехал попытать счастья. – Он же должен что-то делать. Он по-прежнему повар и горничная?»

Уилбур оставался затворником, в большей или меньшей степени привязанным к дому, в течение трех лет – и в этот период он начал читать так много, как никогда раньше.

Дом Райтов, средоточие жизни семьи, с виду и по размерам был скромным. Он располагался в сравнительно небогатом районе. Подобно большей части улиц Дейтона, Хоторн-стрит оставалась немощеной вплоть до начала нового века. Дом номер 7 с двумя липами и каменной коновязью перед ним представлял собой узкое белое каркасное строение и ничем не выделялся среди других зданий на улице. Обращало на себя внимание лишь затейливое крыльцо с верандой, которое построили братья.

В доме было семь комнат – три внизу, четыре наверху, все очень маленькие. Лишь 60 сантиметров отделяли дом Райтов от соседнего дома номер 5, примыкавшего к нему с северной стороны. Протиснуться между строениями можно было только боком.

Братьям было уже хорошо за 20, когда в доме появился водопровод. Каждую неделю мылись, сидя в бадье с горячей водой: ее ставили на полу в кухне и опускали занавески. На улице были открытый колодец, деревянный насос для подъема воды из него, туалет и каретный сарай. Электричества в доме не было, но

имелось газовое отопление и освещение. Еду готовили на плите, которую топили дровами. Общая стоимость дома и имущества составляла примерно 1800 долларов.

Парадная дверь открывалась с крыльца в небольшую переднюю, но обычно все входили и выходили через боковую дверь на веранде, которая вела в большую гостиную. Если идти отсюда, то передняя была справа, а столовая и кухня – слева. По узкой, покрытой ковровой дорожкой лестнице можно было попасть наверх, в спальни.

Недорогая обстановка первого этажа была в викторианском стиле – такую в те времена можно было найти в большинстве домов Огайо, да почти и всей страны: тюлевые занавески на окнах в передней, необитые деревянные кресла-качалки, часы производства фирмы «Гилберт» на каминной полке, которые били каждые полчаса и час, дубовый буфет с зеркалами в столовой. Благодаря высоким потолкам, скромным размерам и простоте обстановки комнаты казались не такими крошечными, какими были на самом деле.

Наверху имелось только самое необходимое – кровати, комоды и ночные горшки. Исключение составляли лишь книжный шкаф и стол со сдвижной крышкой в спальне епископа, расположенной в передней части дома, выходящей на улицу. Уилбур спал в средней комнате, Орвилл и Кэтрин – в комнатах в задней части дома. Из-за того что тепло исходило только из газовых каминов на первом этаже, в холодную погоду двери в спальни приходилось держать широко открытыми.

Всего лишь в нескольких кварталах от дома проходила железная дорога, поэтому свистки паровозов были обычным звуковым сопровождением по ночам во все времена года. Запах дыма из паровозных топок был запахом дома.

Только собрание книг семейства Райт было не скромным по количеству и не рядовым по составу. Епископ Райт, всю жизнь любивший книги, горячо настаивал на том, что чтение – бесценно.

Складывается впечатление, что, выбирая между формальным образованием в школе и неформальным дома, он больше ценил второе. Епископ никогда особенно не волновался, если дети пропускали школу. Если кто-то из них предпочитал провести один-два дня дома из-за работы над проектом или за интересным и достойным, на его взгляд, занятием, то проблем не возникало. И естественно, чтение считалось исключительно достойным времяпрепровождением.

Книги, которые епископ считал «очень серьезными», в основном по теологии, хранились в его спальне, остальные же –

бóльшая часть – гордо стояли на видном месте в гостиной, в высоком книжном шкафу со стеклянными дверцами. Там можно было найти произведения Диккенса, Вашингтона Ирвинга, Готорна, Марка Твена, полное собрание сочинений сэра Вальтера Скотта, поэмы Вергилия, «Сравнительные жизнеописания» Плутарха, «Потерянный рай» Мильтона, «Жизнь Сэмюела Джонсона» Босуэлла, «Историю упадка и разрушения Римской империи» Гиббона, а также Фукидида. В библиотеке были также книги по естествознанию, по истории США, о путешествиях, история Франции в шести томах, сборник упражнений по правописанию, книга Дарвина «Происхождение видов» и два полных выпуска энциклопедий.

Все в доме постоянно читали. Кэтрин любила романы Вальтера Скотта, Орвилл – «Дом о семи фронтонах» Готорна, в то время как Уилбур, особенно во время своего затворничества, читал все подряд, но особое предпочтение отдавал историческим трудам.

Когда епископ бывал дома, он тоже проводил время за чтением. Кроме того, его можно было найти в публичной библиотеке, где он со страстью занимался генеалогией. Будучи человеком, свято верившим в важность семьи, он в то же время мало что знал о собственном происхождении и происхождении своих детей. Ему хотелось, чтобы они знали об этом как можно больше. Кроме того, он хотел, чтобы они обладали здравым смыслом, имели восприимчивый ум и умели мыслить самостоятельно. О Милтоне Райте говорили, что его голова никогда не переставала работать. «Он свободно говорил со своими детьми на любые темы, – рассказывал Орвилл, – за исключением зарабатывания денег – этому вопросу он уделял мало внимания».

Среди духовных книг, стоявших на полках в спальне епископа, были работы «великого агностика» Роберта Ингерсолла, прочесть которые епископ всячески побуждал братьев и Кэтрин. Очевидно, именно под влиянием книг Ингерсолла братья приняли решение прекратить регулярно посещать церковь. Эту перемену епископ воспринял вроде бы без особых возражений.

Интересно, что, несмотря на самоотверженное отношение епископа к работе в церкви, религия почти не упоминается ни в его письмах к детям, ни в их письмах к нему. Среди домашнего убранства не было ни религиозных изображений в рамках, ни цитат из Библии, за исключением цветной гравюры святой Доротеи, которая висела слева от газового камина в передней гостиной. Но это была та часть комнаты, где Орвилл держал свою прислоненную к стене мандолину, а святая Доротея считалась

покровительницей музыки.

Много лет спустя один из друзей сказал Орвиллу, что он и его брат всегда были примером того, сколь многого могут добиться американцы, не имеющие особых преимуществ. «Но это неправда! – решительно возразил Орвилл. – Нельзя говорить, что у нас не было особых преимуществ… В нашу пользу говорит то, что мы росли в семье, где всегда поощрялась пытливость ума».

II.

В начале 1889 года, будучи еще учеником старших классов, Орвилл устроил в каретном сарае за домом типографию, что, очевидно, не вызвало возражений со стороны епископа. Заинтересовавшись на какое-то время печатным делом, Орвилл проработал два лета подмастерьем в местной типографии. Он разработал и построил печатный станок собственной конструкции, использовав для этого списанную опорную стойку, дефектную пружину и разный металлолом. «Мои отец и брат, видя мою решимость стать печатником, спустя некоторое время купили мне небольшой печатный станок», – объяснял позднее Орвилл. С помощью Уилбура, уже готового начать жизнь заново, он начал печатать газету «Вест-сайд ньюс», посвященную жизни и интересам той части Дейтона, где они жили, – расположенной на западном берегу реки.

Первый номер на четырех страницах вышел 1 марта. В нем содержалось 17 рекламных объявлений местных предприятий, среди которых были аптека Ф. Нипкина, галантерейный магазин У. Линкольна (предлагались БОЛЬШИЕ СКИДКИ), бакалейная лавка Уиндера, прачечная Кливленда и магазин кормов Г. Рьюза. Орвилл был указан как издатель. Цена подписки составляла 45 центов в год или 10 центов на две недели.

Редакционное содержание этого и последующих номеров состояло из одной короткой статьи с информацией, представляющей общий интерес, и разнообразных местных новостей, отбирал которые, по-видимому, Уилбур. Из газеты читатель мог узнать о поломке товарного вагона на мосту Вулф-Крик или о том, что лекция о Шекспире профессора С. Луса в школе была доброжелательно воспринята многочисленной аудиторией, о том, что фабрика по производству чемоданов У. Денни сгорела дотла, и о том, что Джордж Ла Рю, проживающий на Саут Хоторн-стрит, подарил свою обширную коллекцию птичьих яиц публичной библиотеке. А также о том, что мисс Кэрри Остердэй с 3-й Западной улицы, Г. Дж. Николас и Тьюла

Рэйсли Стрит больны брюшным тифом, а полицейские О'Брайен, Арми и Китцельман арестовали Эда Киммела и еще одного мальчика за кражу кур.

В то же время читатель мог найти в газете упоминание о сильнейшем наводнении в городе Джонстаун, штат Пенсильвания, или сообщение о завершении строительства Эйфелевой башни в Париже.

Время от времени братья перепечатывали публикации из других изданий, которые они считали достойными внимания читателей, например статью «Поощряйте вашего мальчика» из «Новостей архитектуры и строительства»:

> «Не ждите, что мальчик повзрослеет, пока вы не начнете обращаться с ним как с равным. Вера в его силы, слова ободрения и советы… дадут ему возможность понять, что вы доверяете ему во многих отношениях, помогут ему стать мужчиной задолго до того, как он станет им в силу возраста и статуса.
>
> Если мальчик знает, что может изготовить что-то своими руками, это позволит ему в дальнейшем полагаться на себя. Необходимое планирование для выполнения работы дисциплинирует и дает ему ценные навыки».

К концу апреля, когда газета стала приносить определенную прибыль, Орвилл перенес свой бизнес в арендованное помещение на 3-й Западной улице, где ходил городской электрический трамвай. Уилбур, которому к тому времени исполнилось 22 года, в выходных данных был указан как главный редактор.

Школьный друг Орвилла Пол Данбар, поэт и единственный чернокожий ученик в школе, стал одним из авторов в «Вест-сайд ньюс». Позже, когда Данбар предложил выпускать еженедельную газету для чернокожей общины, Орвилл и Уилбур печатали ее в долг, но продолжалось это недолго.

Говорят, что как-то Данбар написал мелом на стене типографии такое четверостишье:

> Орвилл Райт вне поля зрения
> В полиграфическом бизнесе,
> Но никто не обладает хотя бы наполовину
> Таким же блестящим умом, как он.

В 1893 году благодаря епископу Райту Церковь объединенных братьев опубликовала первый сборник стихов Данбара, причем сам поэт оплатил издержки в размере 125 долларов. Еще через

несколько лет на его творчество обратил внимание редактор журнала «Атлантик» Уильям Хоуэллс, и Данбар получил признание по всей стране.

В июле 1889 года в газете был напечатан некролог Сьюзан Кернер Райт. Кто из братьев стал его автором, неизвестно. Вероятнее всего, он был плодом общих усилий. Сьюзан Райт скончалась в собственном доме 4 июля в возрасте 58 лет после восьмилетней борьбы с туберкулезом.

> «Она любила уединение, была застенчива и избегала выражать эмоции на людях, поэтому ее достоинства и высочайшие личные качества более всего ценились в семье».

Ее похоронили через два дня на кладбище Вудленд в присутствии всей семьи. С тех пор День независимости, 4 июля, Райты не отмечали никогда. В июле следующего года епископ напишет: «Четвертого взрывались китайские петарды и хлопушки… На Хоторн-стрит несколько домов украсили, но дом номер семь был непатриотичен. В нем не грохотали барабаны, над ним не развевались флаги и не взорвалась ни одна хлопушка».

Через год братья изменили название своей газеты на «Ивнинг Айтем», еще через год она прекратила существование, и они стали зарабатывать, выполняя коммерческие типографские заказы.

С самого начала печатный бизнес был идеей Орвилла, и именно он получал от него удовольствие, работая изо всех сил. Но ему казалось, что вклад Уилбура недостаточен. «Мы были так заняты в последние несколько недель, что у нас совсем не было времени писать, – сообщал Орвилл отцу осенью 1892 года. – Я зарабатываю от 2 до 3,25 доллара в день, но должен делить их с Уиллом, поэтому к концу недели у меня остается не так уж много. Печатанием занимается Уилл, по крайней мере, он говорит, что занимается, но я не вижу каких-то заметных признаков этого». Однако дома он заверял епископа, что они «прекрасно ладят друг с другом».

К этому времени Кэтрин уехала учиться в колледж и дома не жила, поэтому у них не было иного выбора, кроме как управляться самим, и они в этом преуспели, если судить по письму Уилбура сестре:

> «С момента твоего отъезда мы живем хорошо. Одну неделю готовит Орвилл, я готовлю следующую. В ту неделю, когда готовит он, мы три раза в день едим хлеб с маслом и мясо с подливой и пьем кофе. В мою неделю я кормлю его разнообразнее. К концу его недели у нас остается большой запас холодного мяса, поэтому в первую половину моей недели мы едим хлеб с маслом и разогретое мясо, запивая кофе, а во вторую половину – хлеб с маслом и яйца со сладким картофелем, опять же запивая кофе. Мы не особенно волнуемся насчет того, чья очередь готовить. Причина, думаю, ясна. Если бы миссис Джек Спрэт взялась бы постоянно готовить жирное, думаю, Джек просто не стал бы готовить каждую вторую неделю»[3].

Примерно в это же время братья решились на довольно значительную перестройку дома. Они сделали крыльцо с просторной верандой, огибающей дом, установили новые, более широкие окна наверху и ставни на окнах первого этажа. Все работы они провели самостоятельно.

Кроме того, подобно многим американцам, братья пристрастились к езде на велосипеде и, как написал позднее Уилбур, предприняли вылазку на юг, сначала до района Цинциннати Пайк, останавливаясь несколько раз, чтобы подкачать колеса. Оттуда, преодолевая крутые склоны холмов, они направились в сторону Майамисбурга, чтобы посмотреть доисторический могильник, относящийся к культуре Адена, – крупнейший конический памятник индейской цивилизации, существовавшей более 2000 лет назад. В целом они проехали около 50 километров.

Велосипеды стали сенсацией той эпохи, настоящим помешательством. (Это были уже не «высокие колеса» 1870-х и 1880-х годов, а так называемые «безопасные велосипеды» с двумя колесами одинакового размера.) Велосипед был провозглашен благом для всего человечества, красивой вещью, полезной для тела и духа, необходимой для нового взгляда на жизнь. Медики с энтузиазмом поддержали езду на велосипеде. Некий доктор из Филадельфии в статье в «Американском журнале по акушерству и женским и детским болезням» написал, что «велосипед представляет собой одно из величайших изобретений XIX века, предназначенных для физических упражнений мужчин и женщин».

Но были и те, кто выступал против. По их мнению, распространение велосипедов было опасно с точки зрения

нравственности. До сих пор дети не имели возможности далеко уйти от дома. Теперь, предупреждал один журнал, за 15 минут они могут уехать на несколько миль. Из-за велосипедов, говорилось далее, молодежь не проводит время за книгами, как ей подобает, и, что еще серьезнее, поездки на велосипедах за город «дают пищу для соблазна».

Но эти предупреждения мало на кого действовали. На велосипедах ездили все – мужчины, женщины, дети – без различия возраста и социального положения. Велосипедные клубы открывались в кампусах колледжей и бесчисленных больших и малых городах, включая Дейтон. Кэтрин и ее соученицы по Оберлинскому колледжу сфотографировались на память со своими новыми велосипедами. Все выглядели очень довольными, однако самой широкой улыбкой светится Кэтрин.

Весной 1893 года Уилбур и Орвилл открыли собственный небольшой бизнес – фирму по продаже и ремонту велосипедов по адресу 3-я Западная улица, 1005, в нескольких шагах от дома, где они жили. Скоро дела пошли так хорошо, что фирма переехала в более просторное помещение на той же улице, в доме 1034. Братья дали ей название «Велосипедная компания Райтов» (Wright Cycle Company).

Из них двоих Орвилл больше любил велосипеды и все, что с ними связано. Один из поклонников, который знал его в более поздние годы, сказал: «Поднимите при нем тему формы руля или типов педалей ранних "безопасных велосипедов", и он сразу оживится».

Даже занимаясь предпринимательством, братья не умели терять время попусту и свободные часы посвящали переделке интерьеров в своем доме. Они построили в гостиной новый газовый камин и повесили над ним полку, перепланировали и перестроили лестницу, обновили всю отделку, поменяли обои во всех комнатах на новые и яркие, постелили новые ковры. Кэтрин помогала им, когда приезжала домой из колледжа. Отдельным вкладом Уилбура в ремонт стала вырезанная им из вишневого дерева нижняя стойка перил.

Работы были почти закончены перед наступлением весны 1894 года. В субботу 31 марта епископ Бишоп записал в своем дневнике:

> «День облачный, но тихий. Дома. Орвилл и Кэтрин приводят дом в порядок. В первый раз за много месяцев

у нас есть комната, где можно сидеть, все остальное разворочено».

Бизнес развивался успешно, но с открытием других велосипедных магазинов конкуренция усилилась. Когда рост продаж замедлился, Уилбур начал проявлять заметное беспокойство, не зная, чем заняться. Долгое время он думал о том, чтобы стать учителем («достойное стремление»), но оказалось, что для этого нужен диплом колледжа. Он решил, что не имеет коммерческой жилки. Уилбур чувствовал себя непригодным для бизнеса и, как он объяснил отцу, теперь размышлял о «целесообразности» учебы в колледже.

> «Я не думаю, что особо подхожу для успеха в какой бы то ни было коммерческой деятельности, даже если бы имел для этого надежную человеческую и деловую поддержку. Я мог бы зарабатывать себе на жизнь, однако сомневаюсь в том, что добился бы чего-то еще. Интеллектуальные усилия доставляют мне удовольствие, и я думаю, что достигну больших успехов в какой-нибудь другой профессии, а не в бизнесе».

В другом письме, на этот раз брату Лорину, Уилбур высказался на эту тему еще более откровенно. Он принадлежал к людям, которые посвящают большую часть времени не только чтению, но и размышлениям. Поэтому он провел много времени в раздумьях на тему бизнеса и пришел к целому ряду выводов:

> «В бизнесе преуспевает агрессивный человек, который постоянно думает о своих интересах. Это просто форма войны, в которой каждый участник стремится отобрать бизнес у конкурентов, в то же время стараясь помешать им забрать то, что имеет он. Человек неагрессивный, ненапористый и неэгоистичный не добьется успеха. В такой агрессивности нет ничего предосудительного, пока она не переходит грань разумного, потому что такие люди двигают этот мир вперед… Я полностью согласен с тем, что все мальчики семейства Райт лишены такой решимости и напора. В этом заключается главная причина того, что никто из нас не стал и не станет более чем обычным бизнесменом. Мы делаем все достаточно хорошо, может быть, даже лучше, чем средний человек, но никто из нас пока еще не

использовал те исключительные таланты, в которых он превосходит других людей. Поэтому наши успехи всего лишь скромны. Нам не следовало заниматься бизнесом…

Всегда существует опасность того, что человек, обладающий такими качествами, будучи предоставлен самому себе, упадет в первую же яму на своем пути и будет всю оставшуюся жизнь просто бороться за существование, если только какое-нибудь землетрясение не забросит его в более благоприятное место, где он, если встанет на правильный путь и будет должным образом экипирован, сможет продвинуться далеко. Многие люди лучше приспособлены к тому, чтобы воспользоваться предоставленными им возможностями, чем к самостоятельному созданию таких возможностей».

Но если не «первая яма», в которую попадешь и застрянешь на всю жизнь, то что же такое «правильный путь»? Уилбур чувствовал, что попал в ловушку.

Епископ Райт предложил ему свою помощь с оплатой обучения в колледже. «Я не думаю, что тебе подходят занятия бизнесом», – написал он, соглашаясь. Затем продажи у компании снова пошли в гору, достигнув показателя в 150 проданных велосипедов в год, и Уилбур успокоился.

В 1895-м, на третьем году существования их бизнеса, они переехали в угловое здание по адресу Саут Уильямс-стрит, 22, с демонстрационным залом на первом этаже и помещением для мастерской наверху. Здесь, на втором этаже, братья начали делать на заказ велосипеды собственной конструкции. Часть рекламного объявления о новом продукте выглядела так:

«У машины высокая рама, подшипники из инструментальной стали, спицы из игольной проволоки, узкие покрышки – словом, она обладает всеми качествами самого современного велосипеда. Ее вес составит около 9 килограммов. Мы убеждены в том, что ни одно велосипедное колесо из имеющихся на рынке не будет ехать легче и служить дольше, чем наше, и мы гарантируем это в самой безоговорочной форме».

Велосипеды разработки братьев Райт продавались по цене от 60 до 65 долларов. Модель получила название «Вэн Клив» в честь их прапрапрабабушки по отцовской линии, которая была первой белой женщиной, поселившейся в Дейтоне. Модель «Вэн Клив» была запущена в производство и выпускалась во всевозможных цветах. За ней последовала менее дорогая модель, «Сен-Клер».

Это название было дано в честь первого губернатора Северо-Западной территории, частью которой был штат Огайо. Братья стали зарабатывать больше, и их доход вырос до 2000–3000 долларов в год.

«Велосипеды "Вэн Клив" достигнут цели первыми», – говорилось в одной из реклам. В каталоге «Вэн Клив» братья заявляли:

> «Благодаря честному и прогрессивному подходу к делу мы построили большой и успешный бизнес и с гордостью можем причислить владельцев машин марки „Вэн Клив“ к главным знатокам велосипедов в городе. Без их содействия распространению славы и репутации „Вэн Клив“ мы не смогли бы надеяться на столь высокую оценку наших машин покупателями. Благодаря их отзывам название „Вэн Клив“ стало синонимом совершенства в области разработки и производства велосипедов».

Дома Уилбур и Орвилл наслаждались общением с детьми Лорина, которые часто прибегали к ним в гости. Их племянница Ивонетт говорила об Орвилле, что он никогда не устает от игр с ними, а если он не играет, то идет делать сладости для них. Уилбур тоже развлекал племянников изо всех сил, но нет так подолгу. «Если мы, случалось, засиживались у него на коленях, то он выпрямлял свои длинные ноги и мы соскальзывали на пол. Это означало, что нам пора поискать себе какое-нибудь другое занятие.

> Когда мы достаточно повзрослели, чтобы получать игрушки, у дяди Орва и дяди Уилла была привычка играть в них, пока они не сломаются, и затем ремонтировать их, так что они становились лучше, чем когда были куплены».

Возможно, именно потому, что епископ Райт так часто и подолгу отсутствовал, он неизменно подчеркивал важность семейной жизни в доме номер 7 по Хоторн-стрит – «в семейном кругу», как он говорил, – и это повлияло на всех членов этой семьи, независимо от того, чего они достигли в жизни.

Глава 2
Рождение мечты

Я хочу воспользоваться всем, что уже известно…

Уилбур Райт в письме Смитсоновскому институту, 1899 год

I.

Кэтрин Райт говорила о своем отце, что он все время беспокоился за своих детей. Сколько она и братья себя помнили, он предупреждал их о страшной угрозе, таящейся в грязной воде, да и статьи в газетах раз за разом подтверждали, что каждый случай заболевания брюшным тифом связан с загрязнением воды.

В конце лета 1896 года 25-летний Орвилл тяжело заболел тифом. Дни напролет он лежал при смерти, бредил, его температура доходила до 40,5 ºС. Семейный доктор Леви Шпитлер, который лечил в свое время Сьюзан Райт, сказал, что сделать ничего нельзя. Уилбур и Кэтрин по очереди дежурили у кровати Орвилла. Епископ Райт был в очередной поездке по церковным делам. Узнав страшную новость, он сразу прислал письмо, в котором беспокоился не только об Орвилле, но и о Кэтрин и Уилбуре: «Поместите его в лучшую комнату, где будет много воздуха. Там ему будет удобно. Быстро и мягко протирайте его губкой… Впредь ни один из вас не должен пить воду из колодца. Кипятите воду, которую пьете».

Прошел целый месяц, прежде чем Орвилл сумел сесть в кровати, и еще две недели, пока он смог встать с нее. В это время Уилбур начал читать о немецком энтузиасте-воздухоплавателе Отто Лилиентале, который недавно погиб в результате крушения планера. Большую часть книги он зачитывал вслух Орвиллу.

Горный инженер по образованию, Лилиенталь занимался производством небольших паровых машин. Он увлекся воздухоплаванием еще в 1869 году, и с самого начала в его авиационных экспериментах ему помогал младший брат. В этом Уилбур и Орвилл могли быть похожи на Лилиенталя.

Сам Лилиенталь говорил, что учился у птиц, и, в отличие от многих «выдающихся исследователей», считал, что «секрет

полета» может заключаться в изогнутых или вогнутых крыльях птицы, с помощью которых она парит в воздухе. Он не использовал баллоны с газом в качестве средства обеспечения полета, потому что они не имеют ничего общего с птицами. «То, что мы искали, – это средство свободного движения в воздухе в любом направлении». И только при самостоятельном полете можно «надлежащим образом» понять, как это все устроено. Для этого необходимо быть в «близких» отношениях с ветром.

В течение нескольких лет Лилиенталь сконструировал и построил десять планеров, свои *normale Segelapparate* (планирующие аппараты). Один из планеров, которому он отдавал особое предпочтение, имел крылья, напоминающие формой лопасти устройства для отпугивания мух – такие в те времена можно было увидеть на столиках в ресторанах и клубах, – и большой вертикальный руль направления в форме пальмового листа. Все модели, за небольшим исключением, представляли собой монопланы, их крылья были вогнуты подобно птичьим и изготовлены из белой парусины, натянутой на каркас из ивы. Руки пилота закреплялись на нижней поверхности крыльев так, что он оказывался подвешенным под планером. Уилбур выяснил, что местом проведения полетов Лилиенталя были безлесные Риновские горы в двух часах езды на поезде на север от Берлина.

Плотный, рыжеволосый и бородатый человек, Лилиенталь для полетов надевал трикотажные бриджи с плотными наколенниками. Для разгона он использовал крутой склон, на котором вставал, подняв руки над головой. Один американец-очевидец писал, что Лилиенталь «стоял как спортсмен, ожидающий выстрела стартового пистолета». Затем он бежал вниз по склону, держась против ветра. Дождавшись момента, когда ветер отрывал его от земли, он изгибал тело и ноги – стараясь, таким образом, держать равновесие и управлять полетом – и планировал как можно дольше, после чего приземлялся на ноги.

Лилиенталь во время своих экспериментов постоянно фотографировал, чего не делал до него никто из энтузиастов-планеристов. С развитием техники фотографии началось использование фотокамер с сухой пластинкой. Кроме того, был разработан способ воспроизведения полутонов. В результате фотографии храброго «летающего человека» и его аппаратов распространились по всему миру. В Соединенных Штатах Лилиенталь был известен больше, чем где бы то ни было. Большая статья в популярном журнале «Макклюрз мэгэзин», проиллюстрированная семью фотографиями Лилиенталя в

полете, прославила его на всю страну.

В 1894 году Лилиенталь едва не разбился и уцелел лишь чудом. Но 9 августа 1896 года во время полета на своем любимом планере № 11 он вновь потерпел крушение и упал с 15-метровой высоты. Сломав позвоночник, на следующий день он скончался в берлинской больнице в возрасте 48 лет.

«Наши желания не должны ограничиваться только овладением искусством полета подобно птицам, – писал Лилиенталь. – Наш долг – не успокаиваться до тех пор, пока мы не решим проблему полета полностью с научной точки зрения».

Известие о гибели Лилиенталя, писал позже Уилбур, пробудило в нем интерес, дремавший с детства. Он начал больше читать о полетах птиц. На полке семейной библиотеки хранилась написанная 30 лет назад и переведенная на английский язык книга знаменитого французского физиолога Этьена-Жюля Маре «Устройство живых существ» (Animal Mechanism). Епископ Райт интересовался птицами, чем и объяснялось наличие этой книги в доме. Уилбур читал ее когда-то раньше. Теперь же он прочел ее заново.

> «Способность передвигаться по воздуху всегда пробуждала сильнейшее любопытство человечества, – писал автор во введении к книге. – Как часто поднимался вопрос о том, обречен ли человек всегда лишь завидовать имеющим крылья птицам и насекомым, сможет ли он однажды путешествовать по воздуху так же, как сейчас переплывает океан. Научные умы, проведя расчеты, в разное время объявляли это несбыточными мечтами, но сколько раз мы видели, как считавшееся невозможным претворялось в жизнь».

Прочитав серьезное, глубоко научное исследование Маре, Уилбур начал изучать другую литературу по теме, включая такие труды, как «Движение у животных: ходьба, плавание, полеты и рассуждение о воздухоплавании» (Animal Locomotion; or Walking, Swimming, and Flying, with Dissertation on Aeronautics) Джеймса Белла Петтигрю. Большинству читателей одно лишь заглавие книги уже покажется устрашающим. Но для Уилбура это было как раз то, что нужно.

> «Те авторы, которые считают искусственные полеты невыполнимыми [пишет Петтигрю], глубокомысленно отмечают, что земля поддерживает четвероногих, а вода – рыб. Это полностью соответствует истине, но в равной степени верно, что воздух поддерживает птиц и

что маневры, совершаемые птицами с помощью крыльев, являются более безопасными, быстрыми и изящными, чем движения четвероногих на земле и рыб – в воде».

Однако, отмечалось в книге, «парение орла в воздухе неизбежно останется загадкой до тех пор, пока не станут понятны строение и использование крыльев».

> «Из всех движений животных самым красивым, бесспорно, является полет… Тот факт, что создание, такое же тяжелое, как многие твердые субстанции, может с помощью самостоятельных движений своих крыльев нести себя по воздуху со скоростью, немногим уступающей скорости пушечного ядра, вызывает восхищение и удивление».

В течение многих лет Уилбур будет снова и снова читать и цитировать Петтигрю. Подобно вдохновляющим лекциям знаменитого профессора, книга открыла ему глаза и заставила задуматься о таких вещах, о которых он никогда прежде не думал.

Полностью оправившийся от болезни Орвилл приступил к чтению книг по тому же списку. Они «изучали аэронавтику, как врач изучает свои книги», – гордо засвидетельствовал епископ Райт.

Работа в велосипедной мастерской продолжалась, бизнес процветал как никогда раньше. В 1897 году фирма братьев переехала в еще более просторное помещение по адресу 3-я Западная улица, дом 1127. Как и раньше, новое помещение находилось всего в нескольких кварталах от дома. Оно располагалось в двухэтажном здании красного кирпича, разделенном на две части. Вторую половину занимало похоронное бюро «Феттерс и Шенк». После серьезной переделки на первом этаже нового помещения «Велосипедной компании Райтов» появился демонстрационный зал, позади которого прятался крошечный офис. Сзади находилась мастерская, где хватало места для сверлильного и токарного станков и ленточной пилы, которые приводились в действие двигателем внутреннего сгорания. Конечно, было куда поставить и верстак. Наверху также было достаточно рабочих площадей.

Меньше чем через год, весной 1898 года, Дейтон пострадал от самого страшного за последние 40 лет наводнения. В северной части города свои дома пришлось оставить 2000 человек. В

течение нескольких дней сохранялась угроза того, что и западная часть будет затоплена. «Мы были на грани, – писал Орвилл отцу. – Работали в общей сложности 500 человек, и им удалось построить насыпь, которая остановила воду». Если бы река поднялась еще на 10 сантиметров, то дом 7 по Хоторн-стрит и новая мастерская оказались бы под водой.

Спустя годы торговец скобяными изделиями Фрэнк Хэмбергер из соседнего квартала вспоминал, как во время наводнения он боролся за то, чтобы сохранить свое дело. Большую часть его товаров составляли гвозди, которые он хранил в подвале. Если бы вода прорвала дамбу, все пропало бы. Когда братья Райт узнали о его беде, рассказывал он, они немедленно пришли, «скинули плащи» и помогли вытащить ящики с гвоздями из подвала, «не ища и не принимая вознаграждения».

Между тем примерно в то время на улицах Дейтона появился первый автомобиль – издававшая много шума самодельная машина, которую сконструировал приятель Райтов по имени Корд Рьюз. Он время от времени помогал им в мастерской, и они с удовольствием беседовали с ним о всевозможных технических проблемах и их решении. Орвилл особо заинтересовался автомобилем Рьюза и стал подумывать о том, что ему и Уилбуру надо сделать собственную машину.

Уилбура, однако, эта идея не привлекла. Он сказал, что у штуковины, которая производит столько шума и в которой постоянно что-то ломается, едва ли есть будущее. Он думал о другом.

II.

Во вторник 30 мая 1899 года – в День поминовения – погода в Дейтоне была не по сезону прохладной, небо затянули тучи. В доме Райтов царила необычная тишина. Уилбур был там один. Епископ и Кэтрин ушли на Вудлендское кладбище, чтобы посадить цветы на могиле Сьюзан Райт. Орвилл, видимо, отправился куда-то еще.

Уилбур уселся за маленький письменный стол Кэтрин с наклонной крышкой, стоявший в передней гостиной, чтобы написать письмо, которое окажется одним из важнейших в его жизни. На самом деле, если принять во внимание то, что произошло в результате, получается, что это было одно из важнейших писем в истории. Написанное четким почерком Уилбура и адресованное в Смитсоновский институт в Вашингтоне, оно уместилось на двух листках фирменной голубой

бумаги «Велосипедной компании Райтов».

> «Я интересуюсь проблемой полетов еще с тех пор, как ребенком построил несколько планеров разных размеров по образу и подобию аппаратов Кейли и Пено, – начал он. (Сэр Джордж Кейли, блестящий английский баронет и пионер аэронавтики, придумал игрушечный летательный аппарат, очень похожий на „вертолет“ Альфонса Пено, подаренный братьям епископом Райтом.) – Мои наблюдения с тех пор лишь убедили меня в том, что полет человека возможен и реален… Я намерен начать систематически изучать предмет в качестве подготовки к практической работе, которой надеюсь уделить время, остающееся от моих основных занятий. Я хотел бы получить работы по этой тематике, опубликованные Смитсоновским институтом, а также, если возможно, список других напечатанных работ на английском языке».

Во избежание любых сомнений относительно него и его намерений Уилбур добавил: «Я – энтузиаст, но не чудак в том смысле, что у меня есть несколько излюбленных теорий касательно правильной конструкции летательного аппарата».

Получив от помощника секретаря Смитсоновского института Ричарда Рэтбана список книг и богатый набор работ самого Смитсоновского института, посвященных авиации, Уилбур и Орвилл всерьез взялись за их изучение.

Особенно полезными оказались труды Октава Шанюта, прославленного американского железнодорожного инженера французского происхождения, который превратил конструирование планеров в свою специальность, и Сэмюела Пирпонта Лэнгли, знаменитого астронома и главы (секретаря) Смитсоновского института. В прошлом директор обсерватории Аллегейни в Питтсбурге и профессор астрономии и физики Западного университета Пенсильвании, Лэнгли был одним из самых уважаемых в стране ученых. Результатом его усилий последних лет, подкрепленных солидным финансированием со стороны Смитсоновского института, стал странный на вид, приводимый в движение паровым двигателем беспилотный «аэродром», как он его называл. В передней и задней частях аппарата располагались V-образные крылья, которые придавали ему вид исполинской стрекозы. Аппарат был запущен в 1896 году, в год смерти Лилиенталя, с помощью катапульты, установленной на крыше баржи на реке Потомак, и, прежде чем упасть в воду, пролетел почти километр.

Помимо Лилиенталя, Шанюта и Лэнгли многие знаменитые инженеры, ученые и мыслители XIX века работали над решением проблемы управляемых полетов. Среди них – сэр Джордж Кейли, сэр Хайрем Максим (изобретатель знаменитого пулемета), Александр Грэм Белл и Томас Эдисон. Преуспеть не удалось никому. По имеющимся сведениям, Хайрэм Максим потратил 100 000 долларов из собственных средств на разработку и постройку гигантского, приводимого в движение паровым двигателем, неуправляемого летательного аппарата, который разбился при взлете.

Тем временем французское правительство потратило примерно такие же средства на оснащенный паровым двигателем летательный аппарат, построенный французским инженером-электриком Клеманом Адером. Результат оказался таким удручающим, что проект закрыли. Правда, Адер успел дать аппарату французское название *avion* (самолет).

Помимо затрат на летные эксперименты, риска унизительной неудачи, травмы и, конечно, гибели постоянно существовала угроза подвергнуться насмешкам: пионеров авиации нередко воспринимали как сумасшедших или фантазеров – и во многих случаях вполне обоснованно.

Еще за полвека до того, как братья Райт приступили к своим исследованиям, потенциальные «завоеватели воздуха» и их странные или детские, как их называли в прессе, летательные аппараты постоянно служили поводом для трагикомических описаний. В 1850-х годах один изобретательный французский инженер придумал аппарат, состоящий из стула, двух крыльев, прикрепленных к спине, и огромного зонта. (Осталось неясным, обладал ли зонт «подъемной силой» или использовался для создания тени.) В 1870-х некий Чарльз Дайер из Джорджии представил летательный аппарат в форме утки. В 1890-х газета «Сан-Франциско кроникл» в обзоре по этой теме описала «помешанного на летательных аппаратах» как человека, который с возрастом глупеет до достижения стадии «слабоумия».

Среди более тщательно проработанных новых идей, присланных в Патентное ведомство США на утверждение, был гигантский, напоминавший рыбу аппарат, названный «аэростат», с корпусом из листового алюминия и веерообразным хвостом. Статья в «Вашингтон пост» сообщала, что он «держится в воздухе благодаря расположенным вдоль его корпуса крыльям, его наклон контролируется с помощью рулевого колеса, так что он может подниматься и опускаться по усмотрению [пилота]. Аппарат двигается вперед благодаря серии взрывов в задней части – небольшие гранулы нитроглицерина автоматически подаются в

форсунку, открытую назад, и подрываются с помощью электричества».

> «Непреложный факт, однако, состоит в том, – категорически подытоживала „Вашингтон пост“, – что человек летать не может».

Но все насмешки в прессе и в разговорах превзошло комическое стихотворение «Дариус Грин и его летательный аппарат» (Darius Green and his Flying Machine). Его автором был популярный поэт из Новой Англии Джон Троубридж. Стихотворение оставалось любимым номером на публичных чтениях и во время семейных праздников по всей стране на протяжении более чем 30 лет.

Дариус – туповатый сельский подросток, которому в голову пришла мысль: почему «птицы могут летать, а я нет? Разве могут синяя райская птица или чибис быть умнее нас?» Спрятавшись на сеновале, он втайне от всех принимается за работу:

> …Наперсток и нитки,
> Воск и молоток, пряжка и винт
> И всякие другие предметы, которые нужны изобретателю.
> Пара летучих мышей в качестве образца – они такие интересные!
> Горшок с древесным углем и кузнечные мехи,
> Проволока и несколько старых зонтов,
> Верх от кареты для крыльев и хвоста,
> Части сбруи, ремни и бечевки
> И сотни других вещей.

Когда Дариус наконец спрыгнул с сеновала со своим творением и упал, оно превратилось в кучу мусора: перепутанные веревки, сломанные рейки и крылья и всякая всячина. Мораль стихотворения – «занимайся своим делом».

Но все это ничуть не обескураживало Уилбура и Орвилла Райтов. Им мешало лишь то, что они не имели законченного высшего образования, полноценной технической подготовки, опыта работы с кем-либо, кроме как друг с другом, а также высокопоставленных друзей, финансовой поддержки, правительственных субсидий. У них были только собственные небольшие средства. Кроме того, существовала реальная угроза погибнуть, как Отто Лилиенталь.

В статье в журнале «Космополитен», опубликованной за несколько лет до гибели Лилиенталя, Сэмюел Лэнгли

подчеркивал, что люди, отваживающиеся летать, должны пользоваться таким же вниманием и уважением, как те, кто рискует своими жизнями ради других полезных целей. Однако сам Лэнгли и Октав Шанют в силу возраста такому риску не подвергались.

Тем не менее это было время инноваций, изобретений и всевозможных новых идей. Джордж Истмен представил публике ящичную фотокамеру «кодак», Исаак Зингер – первую электрическую швейную машинку, компания «Отис» – первый в мире лифт. Появились первая безопасная бритва, первая мышеловка, первый автомобиль, построенный в Америке, – и все это произошло в те десять лет, когда Орвилл запускал свою типографию, а Уилбур преодолевал кошмар добровольного затворничества.

Надо сказать, что в городе царила атмосфера, в которой изобретательство и производство были основой образа жизни. Примерно в это же время, как раз перед наступлением нового столетия, Дейтон, по данным Патентного ведомства Соединенных Штатов, занимал первое место в стране по количеству новых патентов относительно численности населения. В городе появлялись и росли новые фабрики, выпускавшие железнодорожные вагоны, кассовые аппараты, швейные машины и винтовочные стволы. Например, «Дэвис Сьюинг машин компани» выпускала на заводе, корпус которого растянулся на полтора километра, 400 швейных машин в день. Кроме того, в городе работали сотни мелких цехов и мастерских, где производились хомуты, корсеты, мыло, рубашки, метлы, тележные колеса, грабли, пилы, картонные коробки, пивные бочки и халаты, не говоря уже о велосипедах.

В письме в Смитсоновский институт Уилбур упомянул о своем интересе к птицам. Полет с участием человека, писал он, – это «всего лишь вопрос знаний и акробатического мастерства», а птицы являются «самыми тренированными гимнастами в мире… отлично приспособленными к тому, что они делают».

Среди материалов, предоставленных ему Смитсоновским институтом, была переведенная на английский книга под названием «Воздушное царство» (L'Empire de l'Air), вышедшая в 1881 году в Париже. Ее написал французский землевладелец, поэт и исследователь в области аэронавтики Луи-Пьер Муйар. Ничто из прочитанного Уилбуром до сих пор не повлияло на него так, как эта книга. Долгое время он будет считать ее «одним из

самых замечательных явлений в литературе, посвященной аэронавтике». Для Уилбура полет превратился в «идею», и Муйар, один из самых ярких «проповедников» этой идеи, «подобно пророку, кричащему в пустыне, призывал мир раскаяться в своем неверии в возможность полета человека».

В начале своего «Воздушного царства» Муйар честно предостерегает читателя, что тот может быть полностью захвачен размышлениями о том, способен ли человек решить проблему полета. «Когда однажды эта идея овладевает умом, она захватывает его всецело».

Несмотря на это, Муйар продолжал говорить о чуде летающих творений природы, описывая его с нескрываемой религиозной страстью:

> «О, слепое человечество! Раскрой свои глаза, и ты увидишь миллионы птиц и мириады насекомых, рассекающих воздух. Все эти создания кружатся в воздухе без малейшей поддержки и усталости; большинство их скользят в небе долгие часы, не теряя высоты, едва шевеля крыльями; и после созерцания этой демонстрации, предоставленной источником всех знаний, ты признаешь, что авиация – это путь, которому надо следовать…
>
> Внимательно наблюдая за тем, как крылатые выполняют свои трюки, тщательно обдумывая увиденное и, что важнее всего, стремясь правильно понять *modus operandi*[4] того, что мы видим, мы точно не отдалимся от пути, который приведет нас к конечному успеху».

Необходимо только иметь «хорошие глаза» и знать, как удерживать в поле зрения с помощью телескопа или полевого бинокля птицу, мчащуюся на полной скорости, но еще важнее – «знать, куда смотреть».

Уилбур приступил к наблюдениям за птицами на неровном отрезке берега реки Майами южнее города, который назывался Пиннаклз. По воскресеньям он садился на велосипед и надолго уезжал туда.

Француз провел большую часть жизни в Египте и Марокко, где ему особенно полюбились огромные африканские грифы. Он наблюдал за тысячами стервятников, но, несмотря на то что часто видел птицу, парящую высоко над головой, не мог не проводить ее взглядом, полным восхищения и изумления.

> «Он знает, как взлетать, как плыть… как парить на ветру без усилий… Он парит и не тратит силы… Он

использует ветер вместо мускулов».

В этом, говорил Муйар, заключается способ полета, который «даст людям возможность летать в бесконечном космосе».

III.

Так родилась мечта Уилбура и Орвилла. Спустя годы братья скажут: работы Лилиенталя и Муйара «заразили нас неиссякаемым энтузиазмом и превратили праздное любопытство в жажду активной деятельности».

Они сконструировали и построили собственный экспериментальный воздушный змей-биплан, опираясь на прочитанное, на результаты наблюдения за птицами и, что особенно важно, на собственные размышления, которым посвятили немало времени. Они познакомились с языком аэронавтики – терминологией, используемой для объяснения многочисленных факторов, отвечающих за обеспечение равновесия в полете. В воздухе равновесие оказалось так же важно, как при езде на велосипеде. *Подъемная сила* образовывалась благодаря тому, что над выпуклой верхней поверхностью крыла воздух движется быстрее и тем самым создается давление ниже, чем под крылом. *Тангаж* – это наклон самолета относительно поперечной оси, вперед или назад, носом вверх или носом вниз. Понятие *крен* применялось к поднятию и опусканию консоли крыла поочередно с одной и с другой стороны подобно качанию лодки. *Рыскание* относилось к направлению полета, отклонению летательного аппарата вправо или влево.

Но равновесие было фактором первостепенной важности, и это братья поняли сразу. Проблема заключалась не в том, чтобы подняться в воздух, а в том, чтобы удержаться в таком состоянии. Они пришли к выводу, что Лилиенталя погубили неэффективные средства управления – «его неспособность правильно сбалансировать свою машину в воздухе», как сформулировал это Орвилл. Для утраты равновесия достаточно было качнуть ногой или переместить вес тела в воздушном пространстве.

Наблюдения Уилбура за полетом птиц убедили его в том, что те используют более «верные и сильнодействующие методы восстановления равновесия», чем пилот, пытающийся сдвинуть центр тяжести с помощью собственного тела. Ему пришло в голову, что птица управляет крыльями таким образом, чтобы конец одного крыла был поднят, а другой – опущен. В результате

происходит балансирование с помощью «использования динамических реакций воздуха вместо перемещения веса».

Основной проблемой было умение (вернее, его отсутствие), а не техника. Летать без знания и умения невозможно – в этом Уилбур был уже убежден, – а умение приобреталось только с опытом – опытом пребывания в воздухе. Уилбур рассчитал, что из тех пяти лет, которые Лилиенталь посвятил своим аппаратам и полетам на них, непосредственно в воздухе он провел всего пять часов. Едва ли этого было достаточно, и потому Уилбур и Орвилл решили действовать иначе.

Однажды вечером дома Уилбур с помощью небольшой картонной коробки, у которой он отрезал концы, провел демонстрацию перед Орвиллом, Кэтрин и приехавшей к ним в гости ее соученицей по Оберлинскому колледжу Гарриет Силлиман. Он показал им, как, надавливая на противоположные углы коробки, верхний и нижний, можно выгибать или «скручивать» сдвоенные крылья планера-биплана с тем, чтобы их поверхности находились в воздухе на разных углах возвышения, как делают птицы. Если одно крыло сталкивается с ветром под бóльшим углом, чем другое, это создает бóльшую подъемную силу на этой стороне, и потому планер будет крениться и поворачивать.

Поняв назначение «выгибания», или «скручивания», крыла, как это иногда называют, Уилбур уже сделал важнейший и вместе с тем нестандартный шаг навстречу цели.

IV.

Летом 1899 года в помещении над велосипедной мастерской на 3-й Западной улице братья приступили к постройке своего первого летательного аппарата, воздушного змея из расщепленного бамбука и бумаги с крыльями размахом чуть больше полутора метров. Это был биплан с крыльями, расположенными одно над другим, – такую конструкцию использовал для своих планеров Октав Шанют. Считалось, что она обеспечивает лучшую устойчивость. Крылья крепились по тому же принципу, что фермы моста, – с помощью вертикальных стоек из сосновой древесины и перекрещивающихся кусков проволоки. Конструкция также включала в себя оригинальную систему тросов, с помощью которой находившийся на земле

оператор мог управлять круткой, то есть деформацией крыльев.

В начале августа Уилбур протестировал модель в поле за городом. Орвилл по каким-то причинам присутствовать не смог. Единственными свидетелями были несколько мальчишек.

> «Согласно отчету Уилбура об испытании [писал позднее Орвилл], модель хорошо реагировала на крутку плоскостей… Когда он посредством манипуляций с палочками, к которым крепились шнуры, сдвинул верхнюю плоскость назад, нос машины клюнул вниз, как задумывалось; но во время пикирования шнуры провисли, вследствие чего он не мог больше контролировать полет. Модель так быстро устремилась к земле, что наблюдавшие за происходящим мальчишки едва успели упасть ничком на землю, чтобы избежать удара».

Несмотря на неудачу, братья чувствовали, что испытание отчетливо продемонстрировало эффективность придуманной ими системы управления и что пришло время приступить к разработке пилотируемого планера. В апреле 1900 года Уилбуру исполнилось 33 года. Четыре месяца спустя, в августе, Орвиллу и Кэтрин исполнилось, соответственно, 29 и 26 лет. В подарок ко дню ее рождения, сообщила отцу счастливая Кэтрин, «мальчики» преподнесли ей бюст сэра Вальтера Скотта.

Все трое младших Райтов теперь работали, поэтому Кэтрин решила нанять кого-нибудь, кто приходил бы каждый день помогать по дому. Кэрри Кэйлер было 14 лет, и она была такой маленькой, что доставала до газового фонаря на кухне, только встав на стул. Орвиллу нравилось поддразнивать ее, доводя чуть ли не до слез, и Уилбур говорил ему: «Я думаю, достаточно, Орв».

«Мистер Орвилл сразу останавливался, – вспоминала потом она. – Мистер Орвилл всегда слушался мистера Уилла, но никого другого». Кэрри Кэйлер провела в этой семье почти полвека.

13 мая 1900 года Уилбур написал письмо Октаву Шанюту – свое первое письмо выдающемуся инженеру – с просьбой посоветовать, где проводить экспериментальные полеты, чтобы не было дождей или очень сложных погодных условий и можно было бы рассчитывать на достаточно сильный ветер, порядка 24 километров в час.

Шанют ответил, что такие места он знает только в Калифорнии и Флориде, но там нет песчаных холмов для мягких посадок. Уилбуру лучше отправиться на океанское побережье Южной Каролины или Джорджии.

Ветер был очень важен – братья уже поняли это. Для того

чтобы добиться успеха, им необходимо было изучить – и изучить на собственном опыте – направления ветра.

В ответ на отправленный Уилбуром в Метеорологическое бюро США в Вашингтоне запрос им прислали развернутые данные о помесячной скорости ветра, полученные более чем сотней метеостанций. Изучив их, братья особенно заинтересовались затерянным на Внешних отмелях Северной Каролины городком под названием Китти Хок, который отделяли от Дейтона больше 1100 километров. До сих пор самой дальней поездкой братьев было путешествие в Чикаго ради посещения Всемирной выставки 1893 года. И хотя они несколько раз отправлялись в походы, это не шло ни в какое сравнение с тем, что могло ожидать их на океанском побережье Северной Каролины.

Чтобы увериться в том, что Китти Хок – правильный выбор, Уилбур написал начальнику местной метеорологической станции, который подтвердил данные относительно устойчивых ветров и песчаных пляжей. Как можно понять, взглянув на карту, Китти Хок предполагал также полную изоляцию, что нелишне для тех, кто хочет проводить испытания вдали от чужих глаз.

Когда 18 августа 1900 года братьям пришло письмо от бывшего почтмейстера Китти Хока Уильяма Тэйта, они воодушевились еще больше. В письме говорилось:

> «Мистер Дж. Дошер с местной станции Метеорологической службы попросил меня ответить на ваше письмо ему, где вы интересуетесь, насколько Китти Хок удобен для экспериментов с летательными аппаратами.
>
> В связи с этим я хотел бы сказать, что вы найдете здесь почти любой тип поверхности, какой только пожелаете; например, в вашем распоряжении будет участок песчаной поверхности размером 1 на 5 миль [1,6 на 8 километров] с лишенным растительности холмом высотой 80 футов [24 метра] в центре. Ни одно дерево или куст не препятствуют движению ветра. По моему мнению, это прекрасное место; ветра у нас дуют с постоянной скоростью, в основном от 10 до 20 миль в час [от 4,5 до 8,9 километра в час].
>
> Добраться сюда можно от Элизабет-сити, Северная Каролина, – это 35 миль [56,3 километра] на корабле… и из Мантео (это 12 миль [19 километров] отсюда) на почтовом пароходе каждый понедельник, среду и пятницу. У нас есть телеграф, и приходит почта. Климат здоровый, можно будет поставить палатку, если вас

окажется не слишком много. Я бы посоветовал вам приехать в любое время с 15 сентября по 15 октября. Не ждите до ноября. Как правило, к ноябрю погода становится довольно неприятной.

Если вы решите испытать свою машину здесь и приедете, я с удовольствием сделаю все, что в моих силах, для вашего удобства и успеха. Я гарантирую, что, когда вы приедете, вас встретят гостеприимные люди».

Это решило дело. Выбор был сделан в пользу Китти Хок.

В последние недели августа братья построили полноразмерный планер с двумя крыльями, который они собирались снова собрать в Китти Хок и сначала запустить его как воздушный змей, а затем, если все пойдет хорошо, полететь самим. Размах крыльев планера составлял 5,5 метра. Общая стоимость всех необходимых частей и материалов – деталей шпангоута из ясеня, проволоки, ткани для изготовления крыльев – не превышала 15 долларов. Единственное, что отсутствовало, – это длинные лонжероны из еловой древесины, найти которые в Дейтоне оказалось невозможно. Но Уилбур был уверен в том, что они смогут раздобыть их на Восточном побережье.

Все, включая необходимые инструменты и палатку, было упаковано в ящики и подготовлено для перевозки на восток. Уилбур должен был выехать первым и все организовать. Для дополнительных инструментов и своей одежды он позаимствовал дорожный сундук и чемодан Кэтрин. Не забывая о примере, поданном Отто Лилиенталем, прихватил также фотокамеру и треногу.

Кэтрин не могла поверить, что Уилбур едет в такое место. «Я никогда не слыхала об этом захолустье».

Глава 3
Там, где дуют ветры

Один корабль – на запад, другой – на восток
С попутным ветром – и пусть.
Парусов наклон,
А не чайки стон
Нам скажет, куда лежит курс.

Элла Уилкокс. Ветры судьбы

I.

Легендарные Внешние отмели, узкая цепь песчаных гряд и островов, защищающая побережье Северной Каролины от всей мощи Атлантического океана, простираются в южном направлении более чем на 320 километров от Норфолка, штат Вирджиния, до мыса Лукаут. В 1900 году там жили в основном только рыбаки со своими семьями и работники спасательной службы. Еще не существовало мостов, соединявших острова с материком. На Внешние отмели можно было добраться на пароходе, и почти единственными признаками цивилизации в Китти Хок были четыре станции Спасательной службы, одна на каждые 9,5 километра, и станция Метеорологической службы. Настоящих дорог там не было, а единственным заметным строением можно было назвать летний отель в городке Нэгс-Хед.

Уилбур добрался до Норфолка из Дейтона 7 сентября 1900 года, приблизительно за сутки, и провел ночь в гостинице. Температура воздуха в городе на следующий день достигала почти 38 градусов, и Уилбур, одетый в свой обычный темный костюм с высоким воротником и галстуком, едва не получил тепловой удар.

Ему все еще нужно было найти длинные еловые рейки для своей «машины», поэтому он обошел несколько складов пиломатериалов, но ему везде сказали, что необходимых реек нет. Довольствовавшись рейками из белой сосны, он собрал вещи и сел в поезд, отправлявшийся в 16.30 в Элизабет-сити в 97 километрах к югу, где река Паскуотанк впадает в залив Албемарл.

Прибыв в Элизабет-сити, Уилбур спросил, как ему лучше

добраться до Китти Хок, но ответом ему были лишь непонимающие взгляды. Казалось, никто ничего не знал об этом населенном пункте и не имел ни малейшего представления, как туда добраться.

Лишь через четыре дня Уилбур встретил на набережной некоего Израэла Перри, который сказал, что родился и вырос в Китти Хок, и согласился переправить туда Уилбура. У Перри был также приятель, который ему помогал. Тяжелый ящик Уилбура и сосновые рейки должны были прибыть в Китти Хок на ходившем туда раз в неделю грузовом пароходе.

Попасть на шхуну Перри можно было только на крошечном, страшно потрепанном и сильно протекавшем ялике. Когда Уилбур спросил, безопасна ли шхуна, Перри заверил его: «О, она безопаснее, чем большой корабль».

Все то время, что они преодолевали расстояние в пять километров до шхуны, им приходилось вычерпывать воду. Но шхуна оказалась в еще более плачевном состоянии. «Паруса сгнили, – писал Уилбур, – канаты были изношены, а ось руля оказалась тоже наполовину гнилой. Рубка же была такой загаженной и кишащей паразитами, что я держался подальше от нее с начала до конца».

Весь день стояла хорошая погода, но к тому моменту, когда они вышли из широкой реки Паскуотанк и направились к заливу, почти стемнело и волнение стало куда сильнее, чем они могли ожидать, наблюдая легкий ветерок. Перри несколько раз повторил, что «сделалось немного неспокойно». Им предстояло пройти 74 километра.

Ветер сменил направление и дул все сильнее. Высокие волны «сильно били по судну снизу и отбрасывали его назад с той же скоростью, с какой оно двигалось вперед», – напишет потом Уилбур. Никогда прежде он не путешествовал по морю, не говоря уж о таком бурном море. А здесь было совершенно ясно, что плоскодонная посудина совсем не подходила для таких условий.

Из-за постоянной бортовой и килевой качки на шхуне открылась течь. Вдобавок к этому судно черпало носом воду, и ее надо было откачивать все интенсивнее.

> «В 11 часов ветер усилился до штормового, и корабль начало постепенно относить к северному берегу, но так как попытка развернуться, скорее всего, привела бы к его опрокидыванию, то казалось, что не остается ничего, кроме как попытаться обойти маяк Норт-Ривер-Лайт и укрыться за ним».

Внезапно ситуация приобрела совсем уж драматический

оборот.

> «Сильнейшим порывом шквалистого ветра фок оторвало от гика и со страшным грохотом отбросило на подветренную сторону… К моменту, когда мы достигли окончания мыса, было очень сомнительно, сможем ли мы вообще обогнуть маяк. Неопределенность кончилась, когда опять раздался треск рвущейся парусины – грот сорвало с гика, и он яростно трясся от порывов ветра».

Теперь единственной возможностью уцелеть было убрать грот, поставить шхуну кормой к ветру, оставив только кливер, и идти прямо на отмель. Это был опасный маневр при таком шторме, но каким-то образом Перри удалось не перевернуть судно.

Уилбуру он сказал, что не будет высаживаться на отмель даже за тысячу долларов, поэтому они простояли на якоре в Норт-Ривер весь остаток ночи.

Не испытывая желания даже пробовать пищу, которая, возможно, была у Перри внизу, Уилбур поел конфитюр, который Кэтрин запаковала ему с собой, и лег на палубе.

Половина следующего дня ушла на то, чтобы привести шхуну в относительный порядок. Лишь в полдень они снялись с якоря и добрались до Китти Хок к девяти вечера. Уилбур снова устроился на ночь на палубе.

На берег он сошел лишь утром следующего дня, 13 сентября, через двое суток после отплытия из Элизабет-сити, и сразу направился домой к Уильяму Тэйту, бывшему почтмейстеру Китти Хок, с которым вел переписку.

В общей сложности в Китти Хок было около полусотни зданий, и почти все они принадлежали рыбакам. Тэйт тоже на три месяца в году, начиная с октября, когда шла рыба, становился рыбаком. Как он сам напишет со временем, «жители Китти Хок в те времена были людьми жесткими и отважными, в основном это были потомки моряков с кораблей, которых штормы и разные неудачи забросили на побережье Северной Каролины». Сам Тэйт был сыном шотландца с корабля, потерпевшего крушение. Жизнь здесь, подчеркивал Тэйт, была «вдвойне уединенной».

В здешних домах почти не было мебели. Голые полы отскребали от грязи белым песком. Большую часть продовольствия женщины выращивали на собственных крошечных огородах, пока мужчины охотились на все, что

возможно. Одежду носили самодельную, и почти все обходились двумя или тремя сменами – как говорится, «одну для особых поводов, одну на один день и еще одну – на следующий». Почту привозили трижды в неделю. Дети ходили в школу около трех месяцев в году, и, кажется, никто из них не знал, что такое каникулы.

> Как и обещал Тэйт, он и его жена Эдди тепло приняли гостя, и Уилбур, вспоминал хозяин, «начал рассказывать о невзгодах», перенесенных им во время путешествия из Элизабет-сити. «Он был новичком в наших краях, и, конечно, его рассказ был печален. Его яркое описание качки и рассказ о том, как ныли от напряжения мышцы, были очень увлекательны, но, когда он сказал, что ничего не ел целых 48 часов, стало ясно, что это нужно немедленно исправить. Поэтому мы усадили его за плотный завтрак, предложив свежие яйца, ветчину и кофе, и я заверяю вас, что он отдал должное всему этому».

Когда Уилбур спросил, может ли он временно остановиться у них, пока не приедет брат, супруги Тэйт, извинившись, вышли в соседнюю комнату, но не закрыли дверь. Услышав, как Эдди говорит, что не уверена в том, что их дом подходит так хорошо одетому гостю, Уилбур подошел к двери и сказал, что будет рад любому жилью, которое они смогут предоставить.

В длинном письме к отцу Уилбур описал дом Тэйтов как некрашеное двухэтажное деревянное строение с неоштукатуренными стенами, «совсем без ковров, с минимумом мебели, без книг или картин». Для Китти Хок это был уровень выше среднего.

> «Несколько человек накопили по 1000 долларов, но они копили всю свою долгую жизнь… Думаю, мало кто из них зарабатывает 200 долларов в год. Они дружелюбны и приветливы, и я думаю, что они редко ссорятся между собой».

Помимо рыболовства местные жители пытались заниматься сельским хозяйством – сажать бобы и кукурузу, но, поскольку почва там была исключительно песчаная, по мнению Уилбура, чудом было, если им удавалось вырастить хоть что-нибудь.

До приезда Орвилла Уилбур занимался устройством лагеря на большом холме невдалеке от дома Тэйтов, на берегу океана. Закончив с этим, он начал подготавливать планеры. Основные

усилия были затрачены на уменьшение размаха крыльев с 5,5 до 5,18 метра, потому что он не смог найти еловые рейки и был вынужден обходиться сосновыми на 60 сантиметров короче. В результате материю для изготовления крыльев, превосходный белый французский сатин, пришлось перекраивать и сшивать заново. Для этого Уилбур позаимствовал у миссис Тэйт ножную швейную машинку.

В другом письме епископу Уилбур попытался рассказать, что представляет собой планер, особо отметив, что аппарат не имеет двигателя и зависит только от ветра, что главной целью является решение проблемы обеспечения устойчивости и что он точно знает, на что ориентироваться в постройке планера и чего он хочет добиться в ходе предстоящих испытаний. Все излагалось удивительно точно и выразительно и, как показало время, было блестящим примером предвидения.

> «Я почти закончил (собирать) аппарат. У него не будет двигателя, и я не жду, что он будет летать в истинном смысле этого слова. Моя идея заключается в том, чтобы просто поэкспериментировать, решая проблему устойчивости. У меня есть планы, которые, как я надеюсь, позволят мне продвинуться дальше предыдущих экспериментаторов. Ведь если машиной можно будет управлять при любых условиях, проблема двигателя решится быстро. В таком случае отказ двигателя будет означать всего лишь медленное снижение и безопасную посадку, а не катастрофическое падение».

Удержание равновесия – это как раз то, чего требует езда на велосипеде, и в этом он и Орвилл разбирались очень хорошо. Отлично понимая, как заботит отца его безопасность, Уилбур особо отметил, что не собирается подниматься высоко и если вдруг он случайно упадет, то внизу будет только мягкий песок. Он здесь только для того, чтобы учиться, а не искать острых ощущений. «Человек, желающий достаточно долго заниматься определенной проблемой, чтобы по-настоящему научиться чему-либо, не должен прибегать к опасному безрассудному риску. Беспечность и самоуверенность обычно более опасны, чем осознанный и просчитанный риск».

Время показало, что осторожность и тщательная подготовка стали для братьев правилом. Они будут рисковать, когда это необходимо, но никогда не станут сорвиголовами и трюкачами.

Уилбур также заверил отца, что проявляет «всю возможную осторожность» в отношении питьевой воды.

Билл Тэйт будет потом вспоминать, что местные жители с нарастающим любопытством наблюдали за гостем и «чертовым дурацким устройством», которое он сшивал, клеил и связывал.

> Между тем после долгих и надоедливых расспросов из Уилбура удалось вытянуть, что его брат подъедет через пару недель. Они собираются жить в палатке и испытывать свое изобретение.

Жители Внешних отмелей были очень «привержены своим правилам, – писал далее Тэйт. – Мы верили в доброго Господа, в нехорошего дьявола и в геенну огненную, но сильнее всего мы верили в то, что тот же самый Бог думать не думал о том, что человеку следует летать».

II.

Орвилл прибыл в Элизабет-сити 26 сентября, добравшись туда из Дейтона без каких-либо происшествий и неудобств. Маленькая задержка на пути в Китти Хок была связана только с безветрием, и по приезде Орвилл обнаружил, что Уилбур почти закончил подготовку «планирующего аппарата».

В собранном виде он имел два крыла, установленных одно над другим. Размер обоих крыльев составлял 1,52 на 5,18 метра. Кроме того, машина была оснащена рычагами для крутки крыльев и подвижным передним рулем – горизонтальным рулем или рулем высоты – площадью 1,11 квадратных метра. Аппарат не имел шасси для взлетов и посадок. Последующие модели получили деревянные полозья, намного лучше подходящие для песка.

Масса аппарата составляла немногим менее 22,7 килограмма. С Уилбуром в качестве пилота на борту он весил около 86 килограммов. Пилот должен был лежать на животе головой вперед в центре нижнего крыла и поддерживать продольную устойчивость аппарата с помощью переднего руля.

Ветер имел первостепенное значение, и, в противоположность ирландскому напутствию «Пусть ветер всегда будет попутным», он должен был быть встречным. Если можно так выразиться, ветер никогда не был врагом братьям Райт.

Новичкам в этой экспериментальной работе, им еще нужно было осознать необходимость фиксировать все, что они делают. Однако в их письмах домой говорится, что эксперименты начались 3 октября. «Мы прекрасно проводим время, – писал Орвилл Кэтрин 14 октября. – В общей сложности машина летала

три дня, от двух до четырех часов каждый раз».

Когда в начале их экспериментов дул «ужасный ветер» скоростью более 48 километров в час, «слишком сильный и неустойчивый, чтобы мы попытались подняться в воздух», они запускали свой аппарат как воздушный змей с опущенными вниз тросами, которые использовались в качестве рулевого устройства. Труднее всего было удерживать планер на высоте не больше 6 метров. Даже при идеальном ветре скоростью 24–32 километра в час подъемная сила, тянущая змей в небо, может быть очень мощной. «Он хотел лететь выше и выше, – объяснял потом Орвилл. – Когда же он начал подниматься слишком высоко, мы потянули его очень сильно… на что он отреагировал, рванувшись к земле». К счастью, ничего не сломалось, и они снова запустили свой планер и сфотографировали его во время полета.

Однажды, после того как они опустили планер на землю, чтобы «кое-что отрегулировать», неожиданный порыв ветра поднял один его угол и – «мы не успели даже моргнуть» – отбросил аппарат на несколько метров, разломав его на куски. Орвилл, который стоял у заднего угла, держа одну из вертикальных стоек, был сбит с ног и тоже отлетел на 6 метров. Его потрепало, но он не пострадал.

Братья сфотографировали кучу обломков, затем оттащили их в лагерь и заговорили о возвращении домой. Но наутро решили, что надежда еще есть. На устранение повреждений ушло трое суток.

Когда новость о том, что они решили остаться и продолжить свои полеты, распространилась среди местного населения, все больше людей стали приходить посмотреть на эксперименты, стоя на почтительном расстоянии. Билл Тэйт и мужская часть его семьи были также рады помочь в случае необходимости.

Уилбур и Орвилл трудились бок о бок не меньше, чем дома, за исключением тех дней, когда условия казались подходящими для управляемого полета. В воздух поднимался только Уилбур, да и то ненадолго.

Он вставал в отверстие в нижнем крыле, а Орвилл и Билл Тэйт стояли наготове у концов крыльев. По сигналу все трое хватались за свои части планера и бежали вниз по песчаному склону, толкая его строго против ветра. Уилбур взбирался на место пилота, ложился и хватал рычаги. Орвилл и Тэйт цеплялись за веревки, прикрепленные к крыльям, чтобы не дать планеру подняться слишком высоко.

Братья потратили много времени и усилий, чтобы обустроить свое жилище, где можно было проводить свободное от работы время с достаточным комфортом. Они переехали из дома Тэйтов в большую палатку Уилбура, где было достаточно места для инструментов, припасов и их самих. Орвилл написал Кэтрин, что место, где они теперь живут, совсем не походит на то, что было дома:

> «Там, где стоит наша палатка, была раньше плодородная долина, в которой древние обитатели Китти Хок что-то выращивали. Сейчас из песка торчат только несколько гнилых веток деревьев, которые когда-то росли в этой долине. Океан намыл многие миллионы тонн песка, из которых под действием ветра вдоль берега образовались огромные дюны, полностью накрывшие строения и лес».

За исключением редких трапез с Тэйтами братья довольствовались собственными запасами продовольствия и готовили сами. В океане было полно рыбы – «когда ни посмотришь в воду, сразу видишь десятки рыбин», – и рыбаки Китти Хок поставляли свой улов в Балтимор и другие города. Но для братьев единственным способом добыть рыбу было поймать ее самостоятельно. «Это как на севере, – объяснял Орвилл, – где наши плотники никогда не достраивают свои дома, маляры никогда не красят свои дома, а у рыбака никогда нет рыбы».

Их способность полагаться только на себя подверглась в Китти Хок серьезному испытанию. В основном они питались яйцами, помидорами и горячими бисквитами, хотя их приходилось печь без молока (в таком плачевном состоянии пребывали местные коровы). Орвилл пришел к выводу, что на Внешних отмелях процветали только клопы, москиты и лесные клещи. Уилбур особенно скучал по сливочному маслу, кофе, хлебу из кукурузной муки и бекону.

С другой стороны, во все стороны прямо от входа в палатку открывались захватывающие виды: океан, песчаные дюны и пляжи под необъятным небом, на котором громоздились напоминавшие замки кучевые облака, завораживающе прекрасные на фоне глубокой синевы. И бескрайний горизонт.

А еще был ветер – он дул постоянно. И не просто дул – сила его была такова, что он менял форму песчаных холмов и огромных дюн Китти Хок, которые составляли весь окружающий ландшафт.

Находясь вдали от дома, живя совершенно самостоятельно, так, как они никогда не жили прежде, братья, кажется, не

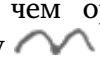
ощущали, что переживают главное приключение в жизни. Позже Орвилл скажет, что, несмотря на все лишения, через которые им пришлось пройти, это было самое счастливое время.

И еще повсюду были птицы, сотни птиц всевозможных видов бороздили небо над Китти Хок – орлы, белоснежные олуши, ястребы, голуби, грифы-индейки, как их называли на Внешних отмелях, с размахом крыльев почти в 2 метра. Уилбур проводил целые часы, изучая их движения на ветру, записывая наблюдения в тетрадь, иногда сопровождая их небольшими рисунками. Осознание того, что могут делать птицы, – *волшебство* птиц приковывало и очаровывало его. Жизнь птиц на Внешних отмелях выходила за пределы их представлений, вызывая в памяти строки из «Воздушного царства» Муйара:

> «Потребности грифа-индейки невелики, и его силы скромны. И что же ему известно? Ему известно, как взлетать, как парить в небе, как окинуть поле зорким взглядом, как плыть по ветру без усилий… Он парит и не расходует силы, он никогда не торопится, он использует ветер».

Но как парящая птица использует ветер, и только ветер для того, чтобы плыть в воздухе, совершать виражи и повороты тогда, когда хочет? Грифы-индейки были мастерами этого дела.

Уилбур записал в своем блокноте, что V-образный угол, образуемый плоскостями крыльев, дает преимущества только в спокойном воздухе.

> «Гриф, который использует двугранный угол , испытывает больше трудностей при сохранении устойчивости во время сильного ветра, чем орлы и ястребы, крылья которых принимают форму  .
>
> Ястреб Купера может взлетать быстрее, чем гриф, и его полет более устойчив. Он тратит меньше сил для сохранения устойчивости.
>
> Ястребы лучше грифов парят в воздухе, но должны чаще махать крыльями, потому что желают лететь на большей скорости.
>
> Влажная погода лучше для того, чтобы парить, если только нет сильного ветра.
>
> Птицы не парят в безветрие».

«Все птицы, преимущественно парящие в воздухе, но особенно грифы-индейки, сохраняют продольную устойчивость в полете большей частью с помощью смещения центра

сопротивления, чем с помощью смещения центра подъемной силы», – писал также Уилбур.

> «Если гриф парит в подветренную сторону от наблюдателя на расстоянии 1000 футов [304 метра] … то профиль его крыльев будет представлять собой простую линию, когда птица движется от наблюдателя. Если же птица приближается к нему, то ее крылья покажутся широкими. Это указывает на то, что крылья всегда отклонены вверх, что кажется противоречащим здравому смыслу.
>
> Когда птица парит, она не поднимается и опускается поочередно, как думают некоторые наблюдатели. Каждый подъем или спуск нерегулярен и, как кажется, вызван нарушениями продольной устойчивости, создаваемыми порывами ветра. При легком ветре птицы постоянно поднимаются вверх без поворотов со снижением».

Местным жителям было трудно понять, что за люди эти два брата из Огайо. Один из них, Джон Т. Дэниелс, которого называли Джон Т., чтобы отличать от отца, тоже Джона Дэниелса, позже говорил: «Мы решили, что это просто пара ненормальных. Они часами стояли на берегу, наблюдая за тем, как чайки летают, парят в воздухе, ныряют». Но наибольший интерес у Райтов вызывали олуши, огромные морские птицы с размахом крыльев под 2 метра.

> «Они наблюдали за олушами и размахивали руками, имитируя движения их крыльев. Они могли повторить каждое такое движение; мы думали, что они сумасшедшие, но в то же время не могли не восхищаться тем, как они проделывали эти движения руками, сгибая локти и запястья вверх и вниз, в точности как олуши».

«Учиться секретам полета у птиц, – говорил позже Орвилл, – было так же приятно, как учиться секретам волшебства у волшебника».

Специально для Кэтрин он писал об «очень домашнем» пересмешнике, который жил на одном из деревьев, нависавших над палаткой, и пел целые дни напролет. Здешние закаты, писал Орвилл, были самыми прекрасными из всех, что он когда-либо видел, облака окрашивались во все цвета, а звезды по ночам светили так ярко, что он мог разглядеть время на своих часах.

Теперь они фотографировали все вокруг – палатки, виды,

песок, воду, даже пересмешника на верхушке дерева, но в первую очередь – планер в полете.

По ночам часто дул такой ветер, что им приходилось выпрыгивать из коек, чтобы удержать палатку. «Когда мы вылезаем из палатки, чтобы схватить вещи, песок буквально ослепляет нас, – писал Орвилл. – Целые песчаные облака несутся над землей». Но им не на что было жаловаться. «Мы приехали сюда за ветром и песком, и мы их получили». Ночь, когда на Китти Хок обрушился ветер, дувший со скоростью 72 километра в час и издававший громоподобные звуки, пришлось провести без сна. Ветры были холодными. «Мы накрывались двумя одеялами, но мерзли почти каждую ночь, – делился с сестрой Орвилл. – Ветер дует мне в голову, я укрываю ее одеялом, тогда замерзают ноги, и я повторяю процесс в обратном порядке. Я занимаюсь этим всю ночь напролет и по утрам едва могу сказать: "Где я?"».

Их ежедневный рацион стал еще скуднее:

> «Итак, какое-то время мы питались горячими бисквитами, яйцами и помидорами; какое-то время – яйцами и помидорами. Теперь у нас закончились бензин и кофе. Поэтому нет горячего питья, хлеба или крекеров. Прибытие заказа, отправленного во вторник, задерживается из-за ветра. Уилл – „самый оголодавший“».

Тем не менее Кэтрин понимала, что братья переживали восхитительное время, особенно благодаря работе, но также и в значительной степени благодаря «китти хокерам», чье неизменное дружелюбие и желание помочь, чьи истории и взгляды на жизнь, чьи мнения и впечатления меняли все к лучшему.

Уилбур и Орвилл впервые в жизни услышали многие новые слова и узнали, что спокойную воду можно назвать тишью.

Юный Томми Тэйт, 16-летний племянник Билла Тэйта, однажды сообщил Орвиллу, что самым богатым жителем Китти Хок является «Док» Когсвелл, «аптекарь». Орвилл поинтересовался, какими деньгами располагает Док. «Ну а что, его брат должен ему 15 тысяч долларов», – сказал Томми, как-будто это было ответом на вопрос.

Билл Тэйт питал все больший интерес к тому, чем занимались приезжие из Огайо, и все сильнее желал быть им полезен. Понимая, что ему все-таки нужно обеспечивать семью, два-три часа в день он проводил на работе, но все остальное время посвящал братьям.

Прочие жители Китти Хок тоже стали склоняться к тому, что

братья не просто эксцентричные чудаки. Жизнь на Внешних отмелях была тяжелой. Чтобы свести концы с концами, нужно было бороться. Теми, кто много и тяжело работал, восхищались. По словам Джона Т. Дэниелса, братья Райт были «одними из самых работящих ребят», которые ему попадались в жизни, «и когда они работали – то *они работали*… Они вкладывали сердце и душу в то, что делали».

К середине октября у них почти не осталось времени. Уилбур отсутствовал в Дейтоне уже почти полтора месяца, а от Кэтрин пришла новость о том, что ей пришлось уволить молодого человека, которого Орвилл оставил отвечать за велосипедную мастерскую, пока их не будет. Однако братьям еще нужно было провести несколько длительных пилотируемых полетов.

С помощью Билла Тэйта они оттащили планер за 6,5 километра к Килл-Девил-Хиллз – гряде из трех песчаных дюн, которые Тэйт в своем письме от 18 августа справедливо описал как «лишенные растительности». Три холма, которые назывались Биг Хилл (Большой холм), Литтл Хилл (Маленький холм) и Уэст Хилл (Западный холм), имели высоту около 30,5, 9,1 и 18,2 метра соответственно. Но при этом и высота, и форма постоянно менялись под действием ветра.

С вершины Большого холма во все стороны открывался величественный вид. В километре с лишним на востоке, за пляжем, простирались зелено-голубые воды Атлантики; на севере тянулась цепь огромных песчаных холмов; южнее находился длинный пресноводный пруд и мрачный лес, на западе же был «вид видов» – на остров и пролив Роанок.

Погода выдалась ясной, дул подходящий ветер. Было 19 октября. После почти четырех лет усиленного изучения предмета и работы, проделанной братьями, настал главный день всей их жизни.

Уилбур совершал один пилотируемый полет за другим. Сколько их было всего – неизвестно, потому что никто не вел счет. Однако он зафиксировал полеты на расстояние от 91 до 122 метров и скорость приземления около 48 километров в час.

Летал только Уилбур. Однако теперь, вместо обычного первого лица единственного числа, которое всегда использовал, описывая, как продвигаются дела, он перешел на первое лицо множественного числа, как, например, в длинном отчете, который спустя какое-то время отправил Октаву Шанюту: «Хотя с виду полеты казались опасным занятием, мы сочли их совершенно

безопасными и удобными, за исключением разве что летающего в воздухе песка».

В первые дни своего пребывания в Китти Хок Уилбур закончил одно из писем отцу словами о том, что не будет сильно разочарован, если не сможет здесь чего-либо добиться. Он рассматривал поездку как «приятное путешествие». И оно было таковым для обоих братьев – они находились вдали от дома в обстановке, совершенно отличающейся от того, к чему они привыкли, и занимались тем, что было для них важнее всего. Они надеялись многому научиться и сделали это, научившись большему, чем ожидали. Они чувствовали, что нашли свой путь.

Уилбур подвел итоги поездки с обычной для него сдержанностью, сказав, что «жесткая логика опыта не разрушила их излюбленные теории, а их мозги остались на месте». Он ни словом не упомянул о том, что впервые испытал захватывающее ощущение полета.

Они упаковали то, что хотели забрать домой. Планер, который сделал больше того, что предполагалось, остался в Китти Хок, и Биллу Тэйту было разрешено использовать его, как он сочтет нужным. Из неповрежденных кусков сатина, который натягивали на крылья, Эдди Тэйт сошьет платья для своих двух дочерей.

III.

Следующие восемь месяцев братьев занимала работа в велосипедной мастерской и привычные домашние заботы, но все свободное время они посвящали подготовке к возвращению в Китти Хок.

Братья думали о конструкции нового планера, о проблемах, которые предстояло решить. В новом письме Октаву Шанюту Уилбур писал, что новый планер будет в целом таким же, как и предыдущая модель, но больше и «с улучшенной конструкцией в деталях». Он не указал, в чем точно могут заключаться усовершенствования, так же как и не сообщил, что это будет самый большой планер из когда-либо построенных до сих пор. Еще одно различие «в деталях» представляло собой увеличение кривизны крыла, основанное на расчетах Отто Лилиенталя.

Когда Шанют написал Уилбуру, что в скором времени планирует проехать через Дейтон и хотел бы задержаться в городе на некоторое время, тот ответил, что они с Орвиллом с радостью ожидают его визита, но предупредил, что велосипедный бизнес, особенно весной, занимает от 12 до 14 часов их времени

ежедневно. Однако они «совершенно свободны» по воскресеньям.

Принять у себя такого человека, как Октав Шанют, было огромной честью. Он считался не только одним из крупнейших в мире авторитетов в области авиации, особенно в том, что касается планеров, но имел международную репутацию инженера, строителя железных дорог и мостов, включая мост в Канзас-Сити – первый через Миссури. Шанют прибыл в дом 7 по Хоторн-стрит 26 июня, в среду, а не в воскресенье, что, кажется, не имело никакого значения. Когда он поднялся на парадное крыльцо и проследовал в дом на ланч, его приветствовали епископ Райт, Уилбур, Орвилл и Кэтрин.

Шанюту было 70 лет. Небольшого роста, кряжистый, энергичный, седоволосый, он носил усы и бородку клинышком. Был обходителен и очень словоохотлив. Кэтрин и юная Кэрри Кэйлер потратили массу сил на приготовление еды, но она почти не привлекла ничьего внимания – настолько гость и хозяева были увлечены разговором.

Тема и содержание дискуссии остались неизвестны, мы знаем только, что Шанют привез братьям подарок – переносной французский анемометр, с помощью которого они могли точно измерять силу ветра. Это был очень важный параметр, который они не могли измерять до сих пор. Затем, через несколько дней после отъезда из Дейтона, Шанют прислал письмо с предложением о том, чтобы два человека, с которыми он работал, присоединились к братьям, когда они летом отправятся в Китти Хок. Не факт, что братья разделяли представления Шанюта о том, что прогресс в науке происходит тогда, когда все работают вместе и открыто, но из вежливости они приняли предложение мэтра.

К середине июня они уже достаточно продвинулись со своим новым аппаратом, чтобы запланировать отъезд на начало июля. К тому же теперь они знали, что в их отсутствие велосипедная мастерская будет в надежных руках.

Чарльз (Чарли) Тэйлор родился на ферме в Иллинойсе и приехал в Дейтон в 1896 году. Ему было 20 лет, и он искал место механика. Сначала он работал на заводе, выпускавшем сельскохозяйственное оборудование, но вскоре открыл собственную токарную мастерскую и время от времени выручал Райтов, изготавливая ножные тормоза и другие детали для их велосипедов. В отличие от братьев-холостяков, Чарли был женат и имел двоих детей. Кроме того, он курил сигары, почти прикуривая одну от другой. Но работал так же много и тяжело, как и они. Другого такого мастера едва ли можно было найти.

Однажды июньским вечером он остановился у веломастерской, чтобы, как он сказал, «покурить». И тут его

спросили, не хочет ли он работать здесь на полную ставку. «Они предложили мне 18 долларов в неделю, – вспоминал он позднее. – Это были очень неплохие деньги… Кроме всего прочего, Райты мне нравились… Насколько я мог догадываться, Уилл и Орв наняли меня, чтобы я заботился об их велосипедном бизнесе, а они могли сосредоточиться на своих летных исследованиях и экспериментах… Должно быть, я им подходил, потому что они не нанимали больше никого в течение восьми лет».

Из всех, кому было суждено войти в жизнь братьев, мало кто был так для них ценен и никто так не раздражал их сестру Кэтрин.

В свою вторую экспедицию в Китти Хок Уилбур и Орвилл отправились вдвоем на поезде вечером в воскресенье 7 июля 1901 года. Условия, в которых им предстояло прожить следующие нескольких недель, оказались таковы, что все трудности их предыдущей экспедиции стали казаться легкими неудобствами.

Они прибыли в Элизабет-сити сразу после одного из сильнейших в истории ураганов, во время которого скорость ветра достигала 150 километров в час. Прошло двое суток, прежде чем они смогли отплыть в Китти Хок.

Переночевав в доме Тэйтов, где им пришлось делить самую неудобную в жизни обоих кровать, они отправились к подножию холмов Килл-Девил-Хиллз, где под моросящим весь день дождем начали обустраивать свой лагерь. Бóльшая часть времени ушла на то, чтобы ввинтить в землю трубу, которая должна была служить колодцем. Других источников питьевой воды в радиусе нескольких километров не было.

Объяснил братьям, как добыть «хорошую воду», Билл Тэйт, и он же договорился с владельцами земли на Килл-Девил-Хиллз, чтобы те разрешили разбить здесь лагерь.

Для нового огромного планера нужен был соответствующий ангар. Орвилл с гордостью описывал то, что они построили, как «грандиозное сооружение с навесами на обоих концах, или, иными словами, с большими дверями, подвешенными сверху. Мы их распахиваем и подставляем подпорки». Материалом послужили сосновые доски, доставленные из Элизабет-сити. Длинный прочный ангар имел размеры 4,9 на 7,6 метра и высоту 1,8 метра. Многие посчитали бы такое строительство само по себе значительным достижением, а братья справились с ним за очень короткое время.

Затем, когда они уже были готовы начать работу над планером, на них обрушилась напасть, которую они никогда ранее не испытывали и масштабы которой не могли себе даже представить.

Среди людей, постоянно посещавших Нэгс-Хед летом, существовало поверье, что массовое нашествие печально знаменитых москитов Внешних отмелей случается лишь раз в 10–12 лет. 18 июля неожиданно выяснилось, что 1901-й оказался одним из таких годов. Как писал Орвилл, москиты появились «в форме огромного облака, почти закрывшего солнце». Он рассказывал Кэтрин, что это было самое страшное переживание в его жизни. Мучения, которые он испытал, когда болел тифом, были «ничем» по сравнению с нашествием москитов. От них было негде укрыться.

> «Песок, трава, холмы и все кругом было покрыто ими. Они кусали нас через нижнее белье и носки. На моем теле вздулись волдыри размером с куриное яйцо. Мы попытались спрятаться от них в кроватях, это было в самом начале шестого… Мы поставили свои койки под навесы и завернулись в одеяла, высунув наружу только носы. Таким образом мы пытались оставить им как можно меньше поверхности для укусов».

До сих пор ветер дул со скоростью 32 километров в час. Теперь он совершенно стих, а летняя жара лишь набирала силу.

> «Лежать под одеялом было невыносимо. Пот тек с нас ручьями. Мы чуть-чуть раскрылись, и на нас обрушились огромные полчища москитов. Мы отчаянно и напрасно замахали руками и опять полезли под одеяла. Кошмар! Кошмар!»

Утро принесло небольшое облегчение. Сначала братья попытались взяться за работу, но были вынуждены отступить под неистовыми атаками насекомых. К ночи они начали готовиться заранее, закрепив над койками рамы с противомоскитными сетками. Затем они передвинули койки на 6–9 метров от палатки, заползли под сетки и снова укрылись одеялами. Ничего не помогало. Наступившей ночью им пришлось пережить такие мучения, что Орвилл сказал: утром уезжаем домой.

Однако к утру к ним вернулась их обычная решимость. Дьявольских москитов стало заметно меньше, и в последующие дни их количество все сокращалось. Но пережитые муки братья не забыли никогда.

Случилось так, что один из двоих помощников, о присутствии которых при экспериментах просил Октав Шанют, приехал как раз тогда, когда началось нашествие москитов, и потому разделил с братьями их мучения. Это был Эдвард Хаффэйкер из Чаки-Сити, штат Теннесси, бывший сотрудник Смитсоновского института и автор изданной институтом брошюры «В планирующем полете» (On Soaring Flight). В качестве протеже Шанюта он привез с собой разобранный планер собственной конструкции, который построил на средства своего покровителя. Поначалу он показался Уилбуру и Орвиллу удачным пополнением.

Второй человек, которому предстояло присоединиться к группе, молодой Джордж Александер Спрэтт из Коатсвилла, Пенсильвания, не имел за спиной опыта подобной работы. Шанют объяснил, что он имеет медицинскую подготовку и это может пригодиться, но Спрэтт оставил свои медицинские амбиции несколько лет назад, завершив учебу на медицинском факультете. Единственным, что могло объяснять его участие в проекте, было то, что он всю жизнь мечтал о полетах. И это было абсолютной правдой. Он прибыл в последние дни комариной осады.

Теперь в ангаре-мастерской на Килл-Девил-Хиллз должны были размещаться все четверо. Исполнявший обязанности шеф-повара Орвилл оборудовал в углу кухню, в которой установил газовую горелку, изготовленную из металлической бочки, и полки с продуктами – пекарным порошком, кофе, консервированными помидорами, черносливом. Сливочное масло, яйца, бекон и арбузы приходилось носить из Китти Хок.

Хаффэйкер восхищался «технической оснащенностью» братьев, но раздражал их все больше, поскольку был ленив и не выполнял таких необходимых обязанностей, как мытье посуды. Кроме того, он имел склонность пользоваться чужими личными вещами, не утруждая себя обязанностью попросить разрешение. Кроме того, Хаффэйкер надоедал сыновьям епископа Райта разговорами о том, что главной целью его жизни является «воспитание характера», а не тяжелая работа. Чем больше они узнавали об аппарате, который он сконструировал и планировал испытать (чего так и не сделал), тем чаще думали, что это шутка.

Спрэтт, напротив, помогал чем мог и был отличным компаньоном.

Наконец 27 июля планер был готов, и начались эксперименты. Был ясный день, скорость ветра на холмах Килл-

Девил-Хиллз составляла около 21 километра в час. Кроме Хаффэйкера и Спрэтта присутствовали готовые прийти на помощь Билл Тэйт и его сводный брат Дэн.

Все полеты должен был выполнять Уилбур. Когда они готовились к первому запуску аппарата против ветра, Орвилл и Спрэтт встали у концов крыльев. Все были полны ожиданий.

Но, едва поднявшись в воздух, планер клюнул носом и упал в нескольких метрах от места взлета. Уилбур вроде бы выдвинулся слишком сильно вперед. Во время второй попытки он сдвинулся назад, но и это не принесло результата. Наконец после нескольких неудачных попыток он сдвинулся почти на 30 сантиметров назад и пролетел почти 100 метров.

Все присутствующие, за исключением Уилбура и Орвилла, расценили этот полет как грандиозный успех. Для братьев же он стал разочарованием. Аппарат работал не так, как ожидалось, а, в сущности, так же, как его прошлогодний предшественник. Уилбуру приходилось использовать всю силу руля высоты, чтобы не дать ему врезаться в землю или забраться слишком высоко, потеряв скорость. Что-то было сделано «в корне неверно».

Во время следующего полета в тот же день планер поднимался все выше и выше, пока не потерял скорость и не завис. После этого могло произойти сваливание, погубившее Отто Лилиенталя. Среагировав на крик Орвилла, Уилбур повернул руль до конца, и лишь тогда аппарат начал медленно опускаться, почти идеально выдерживая горизонтальное положение, и приземлился без поломок и повреждений.

Уилбур взлетел снова. А потом снова. Он совершил несколько полетов и всякий раз с одинаковым результатом. Во время одного из них машину даже начало сносить назад.

«Настройки аппарата далеки от нужных», – объяснял Орвилл Кэтрин в письме. Кривизна крыльев от передней до задней кромки была слишком велика, и ее надо было уменьшить. Именно это волновало братьев больше всего – идеальный изгиб профиля крыла, потому что именно он создавал подъемную силу, превышающую силу тяжести. Главная проблема заключалась в том, что они исходили из соотношения, которое рекомендовал Лилиенталь, – около 1 к 12, в то время как у прошлогоднего планера, аппарата № 1, братья использовали соотношение 1 к 22.

Они прервали полеты на несколько дней с целью переделать крылья, уплощив их, чтобы они были такими же, как крылья 1900 года. И это дало превосходные результаты, что подтверждают фотографии Уилбура, парящего в небе именно так, как было задумано. Сам он писал: «Аппарат с новым изгибом крыльев всегда превосходно реагировал на малейшие движения руля.

Пилот может сделать так, что планер будет почти скользить над землей, огибая неровности поверхности, или же может поднять его почти на уровень точки старта и, пройдя высоко над подножием холма, совершить плавную посадку».

В дальнейшем Уилбур без проблем сажал аппарат на скорости 32 километра в час и выше.

Переделка крыльев заняла всю первую неделю августа. В разгар работы в лагерь прибыл Октав Шанют. Его протеже Хаффэйкер только хвалил Райтов. Ранее Уилбур отмечал в письме епископу Райту: «Мистер Хаффэйкер заметил, что не удивится, если в следующие шесть недель здесь будет вершиться история. Наше мнение было не столь лестным. Он потрясен нашей технической оснащенностью и поскольку видит причины собственных неудач в отсутствии таковой, то думает, что проблема будет решена, когда эти трудности удастся преодолеть. Мы же ожидаем столкнуться с проблемами теоретического характера, которые должны возникнуть при разработке новых механических конструкций».

Шанют также был глубоко впечатлен увиденным. Тогда он мало что записывал, и, очевидно, у него возникали вопросы, поскольку его собственные методы отличались от того, что он увидел. К тому же он сам никогда не осмеливался подниматься в воздух.

Успешные испытания аппарата с переделанными крыльями состоялись 8 августа. На следующий день Уилбур снова взялся за рычаги и поднял аппарат в воздух. Но опять возникли проблемы, на этот раз другого рода и даже еще более серьезные.

Система деформации – крутки – крыла, которой братья так гордились, не сработала, как ожидалось, и они не могли понять почему. Когда левое крыло опустилось вниз при приближении к земле для совершения посадки, Уилбур сильно потянул руль высоты, но безрезультатно. Это выглядело как попытка распахнуть дверь при сильном ветре. Затем аппарат внезапно упал на песок, так что Уилбура выбросило вперед через руль высоты. Он повредил нос и глаза, а также получил ушиб ребер.

Октав Шанют уехал из Китти Хок через два дня после происшествия, убежденный в том, что братья Райт добились значительного прогресса, причем с планером большего размера, чем строил кто-либо другой до них, и настоятельно посоветовал им продолжать работу.

В последующие дни с неба лило не переставая, и вдобавок ко всем прочим проблемам Уилбур подхватил простуду. Джордж Спрэтт уехал, за ним последовал Эдвард Хаффэйкер, не забыв прихватить одно из одеял Уилбура.

А 20 августа и Уилбур с Орвиллом попрощались с Тэйтами и другими жителями Китти Хок и тоже отправились домой.

О чем они говорили в поезде по пути в Огайо, никто не записывал тогда и не обсуждал впоследствии. Однако из их позднейших замечаний ясно, что тогда они совершенно пали духом. Особенно Уилбур.

Дело было не в том, что их аппарат функционировал так плохо, и не в том, что нужно было решить массу проблем, а в том, что, казалось бы, надежные расчеты и таблицы, сделанные по образцу расчетов Лилиенталя, Лэнгли и Шанюта – данных, к которым братья относились как к святыням, – оказались ложными и на них нельзя было полагаться. Стало ясно, что эти авторитеты «двигались наощупь в темноте». Короче говоря, все обычно применяемые таблицы были «бесполезны».

Согласно записям Орвилла, сделанным позднее, Уилбур был в таком подавленном состоянии, что заявил: «Человек не будет летать и через тысячу лет». Однако, по воспоминаниям Кэтрин, оказавшись дома, братья в основном говорили о том, каким неприятным человеком оказался Эдвард Хаффэйкер.

Глава 4
Непреклонная решимость

Нам пришлось двигаться вперед и узнавать все самим.

Орвилл Райт

I.

Со временем уныние прошло, сменившись решимостью. Братья пришли к выводу, что надо начать все с начала. Разочарование Уилбура в поезде было всего лишь мимолетным. Как сказал Орвилл, «на следующий день он был на работе, и мне показалось, что он был полон надежд и решимости больше, чем когда-либо».

«Мы знали, что на получение собственных данных уйдет много времени и средств, – вспоминал он, – но охватившее нас воодушевление помогло нам дойти до конца…»

Каждый вечер «ребята» работали над своими «научными» изысканиями, как докладывала Кэтрин отцу. «С утра до вечера… мы не слышим ничего, кроме разговоров о летающей машине».

Поддержанию их настроя способствовало то, что они проявили в темной комнате, оборудованной в задней половине каретного сарая, негативы фотографий на стеклянных пластинах, снятых в Китти Хок. Как писал Уилбур, они с Орвиллом пережили волнующие мгновения, «когда на пластине постепенно появлялось изображение и мы еще не знали, увидим ли фотографию летящей машины или просто кусок пустого неба».

В конце августа Уилбур получил от Октава Шанюта приглашение сделать в Чикаго на собрании Западного инженерного общества доклад о полетах на планере. К нему впервые обратились с просьбой о публичном выступлении, и он никак не хотел соглашаться, чувствуя, что до назначенной даты, 18 сентября, слишком мало времени, чтобы хорошо подготовиться. Однако Кэтрин «извела» его, и он согласился. Мысль о том, что Уилбур может оказаться плохим оратором, просто не укладывалась у нее в голове.

Через несколько дней, в первую неделю сентября, пришло шокирующее известие о том, что в президента Уильяма Маккинли во время посещения Панамериканской выставки в Баффало, штат

Нью-Йорк, стрелял психически больной анархист по имени Леон Чолгош. В течение нескольких дней президент был на грани жизни и смерти. «Маккинли умирает», – гласил огромный заголовок на первой полосе газеты «Дейтон фри пресс» от 13 сентября. Утром следующего дня президент скончался, и в тот же день в Баффало молодой Теодор Рузвельт принял присягу в качестве 26-го президента Соединенных Штатов.

Уильям Маккинли был «своим в Огайо». Он родился в этом штате, во время Гражданской войны служил в 23-м добровольческом полку Огайо, женился на девушке из Огайо, долгое время был членом Конгресса от Огайо и два срока являлся губернатором штата. В день его смерти тысячи людей заполнили улицы центра Дейтона. Ничего подобного история города еще не знала. Звонили пожарные колокола. Здание суда и другие общественные здания задрапировали черной материей.

Братья Райт продолжали работать в своей мастерской так же много, как обычно, возможно, для того, чтобы легче было пережить трагедию. Но произошедшее сильно подействовало на Уилбура, что, конечно, также не способствовало успешной подготовке к выступлению. Тем не менее утром 18 сентября он сел в поезд до Чикаго. Город был еще весь в черном, потому что до похорон Маккинли оставалось два дня.

Орвилл и Кэтрин решили, что в гардеробе Уилбура недостает вещей, соответствующих такому случаю, как первое выступление на публике. Он уехал, как вспоминала Кэтрин, «облаченный в рубашку Орвилла с манжетами и запонками и в его плаще». Никогда раньше он не выглядел так «шикарно».

Как он себя чувствовал – другой вопрос. Октав Шанют спросил у него в письме, не будет ли он против, если заседание общества пройдет в присутствии дам. Уилбур ответил, что это не ему решать. «Я и так буду напуган, как только может быть напуган человек в моем положении». Когда Орвилл и Кэтрин спросили его, каким будет его выступление – научным или остроумным, он ответил: «Печальным».

По приезде в Чикаго Уилбур сразу направился в трехэтажный особняк Шанюта на Гурон-стрит, чтобы отобедать с хозяином перед выступлением. Ему стало немного легче, потому что хозяин был как всегда сердечен, а его кабинет на третьем этаже оказался так забит моделями летательных аппаратов и чучелами птиц, что их невозможно было сосчитать.

Мероприятие, на котором присутствовали около 50 членов общества и их жены, началось в Монаднок-билдинг в восемь часов. В краткой вводной речи Шанют рассказал об успехах в области воздушной навигации, достигнутых «двумя

джентльменами из Дейтона, Огайо», – они достаточно многообещающи, чтобы попытаться сделать то, на что не осмелился бы ни он сам, ни Отто Лилиенталь.

Речь, которую произнес Уилбур, – она была скромно озаглавлена «Некоторые эксперименты в области аэронавтики» – в последующие годы будут цитировать многократно. Сначала ее опубликовали в журнале общества, затем она была напечатана полностью или частями в журналах «Инжиниринг мэгэзин», «Сайентифик американ» и «Флаинг», а также в Ежегодном отчете Смитсоновского института. По словам современного специалиста по аэронавтике Библиотеки Конгресса, речь стала «Книгой Бытия аэронавтики XX века».

Это был настоящий Уилбур, прямой и открытый. Самым важным для достижения успеха в области летательных аппаратов, начал он, является способность парить на ветру, сохранять устойчивость и держать направление в воздухе. Чтобы объяснить, как парит в воздухе птица, нужно будет потратить весь вечер, сказал он. Вместо этого он взял листок бумаги и, держа его параллельно полу, отпустил. Листок не стал «падать на пол, как положено благоразумному листку бумаги, нет, упрямо нарушая все известные правила приличия, он вращается и мечется туда-сюда, подобно нетренированной лошади». Этой «лошадью», сказал Уилбур, люди должны научиться управлять, чтобы летать. И для этого есть два пути:

> «Один – это забраться на нее и на практике научиться тому, как наилучшим образом реагировать на каждое ее движение и шалость, второй – сидеть на заборе и долго наблюдать за животным, после чего уйти в дом и не спеша рассчитать наилучший способ преодоления ее прыжков и брыканий. Второй путь безопаснее, но благодаря первому в конечном счете получается больше хороших наездников».

Если кому-то нужна полная безопасность, продолжал Уилбур, он может спокойно сидеть на заборе и наблюдать за птицами, «но если вы действительно хотите учиться, то должны забраться в аппарат и познакомиться с его трюками в реальном полете».

Он отдал должное деятельности как Лилиенталя, так и Шанюта. «Лилиенталь не только размышлял, он действовал… Он доказал осуществимость настоящей практики полетов в воздухе, без которой успех невозможен». Признав, что Лилиенталь в течение в общей сложности пяти лет потратил на реальные полеты (планирование) не более пяти часов, Уилбур сказал, что чудо заключается не в том, что он сделал так мало, а в том, что

он добился так многого. Что будет, если велосипедист попытается проехать по людной улице после всего лишь пятичасовой практики, разбитой на отрезки по 10 секунд в течение пяти лет?

Он похвалил разработанный Шанютом биплан как «великий конструкторский успех» и рассказал, как он и Орвилл построили собственный планер-биплан и испытали его на Внешних отмелях при ветре скоростью до 43,5 километра в час.

Большая часть опубликованной в журналах версии была насыщена технической терминологией, математическими уравнениями и диаграммами кривизны крыла. («Не бойтесь сделать выступление слишком техническим», – призывал Уилбура Шанют.) Неизвестно, насколько критически Уилбур высказывался о ненадежных данных, собранных Лилиенталем и Шанютом, обращаясь к слушателям в Чикаго, поскольку речь не стенографировалась. Однако в печатной версии он воздержался от этого, в значительной степени из уважения к Шанюту. Что касается таблиц Лилиенталя, то он ограничился тем, что сказал: Лилиенталь мог «немного ошибаться».

Если Шанют и был не согласен с тем, что сказал Уилбур, или его это задело, то он никак не выдал своих чувств. В письме, написанном Шанютом после вычитки речи перед публикацией, он назвал ее «чертовски хорошей статьей, которую будут широко цитировать».

Уилбур вернулся в Дейтон из Чикаго еще более признательный Шанюту за дружбу и советы – и их переписка стала еще интенсивнее. В течение следующих трех месяцев, до конца года, Уилбур писал Шанюту более 12 раз, или в среднем раз в неделю. Некоторые письма были на семи или даже девяти страницах, и Шанют неизменно отвечал на них без задержки.

Между тем статья Саймона Ньюкомба, известного астронома и профессора Университета Джонса Хопкинса, в сентябрьском номере популярного журнала «Макклюрз мэгэзин» развенчивала мечту о полетах, называя ее не более чем мифом. Даже если такую машину построят, задавался вопросом Ньюкомб, для чего ее можно будет использовать? «Первый аппарат, который сможет летать, будет таким крохотным, что никого тяжелее насекомого на него не посадишь».

Из-за пошатнувшейся веры в расчеты Лилиенталя и Шанюта осенью 1901 года братья приступили к самостоятельному «взлому шифров» аэронавтики. Это было смелое решение и критически важный переломный момент.

Делом первостепенной важности было найти способ точных измерений «подъемной силы» и «сопротивления» поверхности крыла, и изобретательность и терпение, с которыми они подошли к своим экспериментам, были беспрецедентными. В течение трех месяцев, работая в одном из помещений на втором этаже веломастерской, они сконцентрировались на изысканиях в этой области и получили ошеломляющие результаты.

Братья разработали и построили малогабаритную аэродинамическую трубу – деревянную коробку длиной 1,8 метра и площадью поперечного сечения 103 квадратных сантиметра. Один ее конец был открыт, в другом Райты установили вентилятор. В мастерской не было электричества, поэтому он приводился в действие очень шумным бензиновым мотором. Коробка стояла на четырех ножках высотой примерно по пояс.

Хотя английский экспериментатор Фрэнсис Уэнем использовал аэродинамическую трубу еще в 1870-х годах, а после него ее конструировали и другие ученые, включая Хайрема Максима, их эксперименты не шли ни в какое сравнение с экспериментами братьев, которые действовали на свой страх и риск и шли своим путем.

Для испытаний аппаратов в трубе они использовали старые полотна от пилы-ножовки, разрезанные ножницами для резки по металлу на куски разных размеров. С помощью молотка им придавали разную форму и толщину. Некоторые оставляли плоскими, некоторые делали вогнутыми и выгнутыми, квадратными или вытянутыми. Каждый имел площадь 38,7 квадратных сантиметра и толщину 0,8 миллиметра. Их натягивали на проволоку для велосипедных спиц.

Этот аппарат не был похож на большинство своих предшественников, но пользу принес огромную. За неполных два месяца братья протестировали примерно 38 «крыльев», устанавливая «несущие поверхности» – куски ножовочного полотна различной формы под углом от 0 до 45 градусов при скорости ветра до 43,5 километра в час. Это был медленный и утомительный процесс, но, как написал Орвилл, «эти металлические модели показали нам, как надо строить».

Октав Шанют был поражен докладами Уилбура. «Просто удивительно, как быстро вы получили результаты с помощью вашей испытательной машины, – писал он. – Вы, несомненно, имеете лучшее оснащение для тестирования бесконечного множества искривленных поверхностей, чем кто-либо другой в прошлом и сейчас». Когда Уилбур извинился за слишком длинные послания, Шанют заверил его, что его письма всегда слишком коротки.

Эта работа была не похожа на все то, что братья делали прежде, отнимала большую часть их времени и требовала сосредоточенности, поэтому они часто задерживались за полночь. Издание «Аэронавтикал джорнал» Британского общества аэронавтики спустя годы отмечало: «Еще никогда в мировой истории люди не изучали проблему с таким научным мастерством и непреклонной силой духа».

В декабре еще один научный авторитет высказался подобно Саймону Ньюкомбу – в том духе, что мечты о полетах несбыточны. В очень уважаемом издании «Норт американ ревью» была опубликована статья, автором которой стал ни много ни мало главный инженер военно-морского флота Соединенных Штатов, вице-адмирал Джордж Мелвилл. В материале говорилось: «Беспристрастное исследование конкретного природного явления вынуждает инженера объявить все самонадеянные пророчества будущего успеха абсолютно необоснованными, если не абсурдными. Где же, даже на данный момент, мы должны искать хотя бы зародыш успешной летающей машины? Где сегодня ведутся приготовления?»

К концу декабря братья завершили эксперименты и под давлением экономической необходимости вернулись к выпуску велосипедов на следующий сезон. Как любил подчеркивать Чарли Тэйлор, они были вынуждены поддерживать свой бизнес, чтобы оплачивать эксперименты. Октав Шанют написал, как сильно он сожалеет об их решении.

Несколько раз Шанют предлагал братьям финансовую помощь – они это оценили, но принять ее отказались. Уилбур написал ему: «Практически все расходы на наши эксперименты в области аэронавтики заключаются в затраченном времени, и мы не хотим увеличивать соблазн пренебрегать ради них нашим основным бизнесом».

А что, если некий богатый человек будет предоставлять вам 10 000 долларов в год, спросил Шанют, добавив, что знаком с Эндрю Карнеги. «Не хотели бы вы, чтобы я ему написал?» Уилбур снова учтиво отказался. Кроме того, добавил он, Карнеги, скорее всего, «слишком практичный шотландец, чтобы заинтересоваться таким странным увлечением, как летное дело».

И Уилбур, и Орвилл прекрасно осознавали важность

результатов, достигнутых благодаря «лабораторной работе». Они проделали ее вместе собственными силами, сами заплатили за это, как они делали всегда, и были намерены продолжать работать самостоятельно.

Лишь через несколько месяцев, весной 1902 года, они смогли приступить к постройке нового аппарата, основываясь на знаниях, полученных в ходе испытаний с помощью аэродинамической трубы. Однако, несмотря на помощь Чарли Тэйлора, производство и продажа велосипедов по-прежнему отнимали большую часть их времени и сил.

Информация о том, что они задумали, начала распространяться в некоторых кругах, очевидно, с их согласия, а может быть, и по их инициативе. 25 января 1902 года в газете «Дейтон дэйли ньюс» появилась первая публикация на эту тему. Это было короткое и не подписанное сообщение, в котором говорилось, что два местных «эксперта по аэронавтике» продемонстрировали

> «с полной определенностью, что большинство теорий, распространенных до настоящего момента в кругах специалистов по летательным аппаратам, могут быть посрамлены.
>
> Эти джентльмены – Уилбур и Орвилл Райт, производители и продавцы велосипедов, которые провели достаточно успешные эксперименты в [Северной] Каролине и в настоящее время обещают совершить революцию в испытаниях в области воздушной навигации…
>
> Было бы весьма достойно, если бы именно дейтонские эксперименты привели к окончательному решению проблемы воздушной навигации».

Эта заметка, аккуратно вырезанная Кэтрин или братьями, будет находиться на видном месте в начале первого альбома газетных вырезок, в которых рассказывалось об их достижениях.

II.

В это же время епископ Райт попал в высшей степени неприятную ситуацию, которая отразилась на всей семье, в особенности на Уилбуре. Он нес свое бремя без жалоб, но ему приходилось тратить на ее урегулирование целые дни, а то и недели столь драгоценного времени.

Корни проблемы лежали в прошлом. 15 лет назад, в 1880-х

годах, в борьбе за верховенство в Церкви объединенных братьев сошлись две конкурирующие фракции. Спорный вопрос заключался в отношении к масонству. Одна фракция твердо придерживалась традиционной антимасонской позиции, другая призывала к одобрению масонства и его тайных методов как современных реалий и как очевидного способа увеличения количества приверженцев церкви и, соответственно, ее доходов.

Тех, кто выступал за привлечение масонов в лоно Церкви объединенных братьев, называли либералами. Те, кто был против, назывались радикалами. Руководил ими Милтон Райт, который никогда не боялся открыто выступать за то, во что верил, и который привлек Уилбура к написанию статей и передовиц в ответ на нападки оппозиции.

Но либералы победили, епископ проиграл. Его положение в церкви сильно пошатнулось. Не утратив присутствия духа, епископ продолжил свои проповеднические поездки и в 1889 году, в год смерти Сьюзан Райт, приступил к созданию новой церкви, которую назвали Церковью старого устава.

Прошло время, и в 1901 году расследование, предпринятое по инициативе епископа Райта, показало, что преподобный Миллард Кейтер, отвечавший за издательскую деятельность Церкви объединенных братьев старого устава, растратил церковные деньги на собственные нужды. Речь шла о сумме примерно в 7000 долларов.

В феврале 1902 года епископ попросил Уилбура проверить бухгалтерскую отчетность церкви. По результатам проверки Уилбур пришел к выводу, что преподобный Кейтер использовал средства из фондов церкви на оплату личных страховых взносов, а также на строительство своего дома и покупку одежды. Однако на собрании совета попечителей церкви, который должен был рассмотреть обвинения, выдвинутые против Кейтера, было решено, несмотря на все доказательства, что найденные несоответствия являются результатом небрежности, а не мошенничества.

«Более всего я сожалею о том, – писал Уилбур отцу, – что напряжение и беспокойство, которое Вы испытывали в течение прошедших 15 лет, никуда не делись… Напротив, создается впечатление, что борьба только усиливается». Уилбур также не сомневался в том, что борьбу надо продолжать.

> «Проблема того, что официальные представители будут грабить церковь, а попечители станут сознательно вводить всех в заблуждение, опасаясь, что в противном случае уменьшатся денежные сборы, должна быть

решена раз и навсегда. В конечном итоге обман не принесет никаких финансовых выгод. Обманывать людей, предоставляя лживые отчеты, – это еще более нечестно, чем воровство Кейтера, и поскольку речь идет об интересах церкви, то наказание будет строже».

В середине марта Уилбур отправился на поезде в Хантингтон, штат Индиана, чтобы провести дополнительную проверку бухгалтерских книг издательства, и, вернувшись домой через два дня, сообщил отцу, что в бухгалтерских книгах и документах Кейтера «много фальсификаций».

Получив мощную поддержку со стороны Уилбура, епископ решил сделать кое-что самостоятельно. Они с Уилбуром провели целый день за подготовкой «разоблачений растрат, сделанных Кейтером», как записал епископ в своем дневнике, а на следующий день Орвилл закончил печатать окончательный вариант.

Не дожидаясь одобрения своей церкви, епископ обвинил Кейтера в преступлении. Последний предстал перед судом, но не был осужден. Церковь выступила против епископа, поскольку он «перегнул палку». Старые друзья, говорил он Кэтрин, за спиной называют его «эготистом». А в мае Миллард Кейтер официально подал на епископа в суд, обвинив того в клевете.

Уилбур описывал сложившуюся ситуацию как «абсолютно невероятную, необъяснимую и неслыханную». Он не прекратил изучать бухгалтерские книги Кейтера и «находил новые примеры его воровства каждые несколько дней». Из-за усталости и постоянной тревоги епископ начал испытывать проблемы со сном.

Обвинения и контробвинения продолжали поступать и летом. Наконец, 15 августа Уилбур издал воззвание в защиту отца:

> «Когда мой отец и я сам начали внимательно знакомиться с обвинениями [против епископа], то сразу увидели, что все дело является обычным обманом. Обвинения были несущественными, если не сказать смехотворными…
>
> Несмотря на то, что мистер Кейтер и его сторонники возражают против расследований и судов, они видят некие преимущества в возбуждении так называемого судебного преследования епископа Райта…
>
> Возбуждение даже надуманного дела создает возможность возникновения слухов о том, что репутация самого епископа Райта подмочена».

В тот же день в письме к отцу, который опять находился в

пути, Уилбур написал, что «дела идут прекрасно» и волноваться нет необходимости. Кэтрин также поддержала отца, написав в своем письме: Уилбур и Орвилл настолько убеждены в том, что все обойдется, что ведут разговоры об отъезде в Китти Хок на следующей неделе, и она думает, что они на какое-то время уедут. «Уилл очень похудел и нервничает, как и Орв. Они поправятся, оказавшись среди прибрежных дюн, там, где дует соленый ветер. Они считают, что жизнь в Китти Хок исцеляет все болезни».

К концу августа братья почти завершили постройку своего нового планера – оставалось лишь сшить куски белого полотна торговой марки «Гордость Запада» и натянуть его на остов крыльев. Они привезли парусину на задний двор дома номер 7 по Хоторн-стрит, что вызвало сплетни и пересуды среди соседей. «Ребята просто собираются в поход, поэтому шьют себе палатки, – говорил один сосед. – Люди рассказывают, что они пытаются летать. Я не верю, что Райты настолько глупы».

«Уилл часами крутит швейную машинку, – писала Кэтрин, – пока Орв, сидя на корточках, отмечает точки для сшивания».

26 августа, запаковав и подготовив для транспортировки все необходимое для аппарата № 3, братья отправились в свою третью экспедицию в Китти Хок, предоставив Кэтрин и Чарли Тэйлору вести дела в велосипедном магазине.

Она было особенно рада тому, что Уилбур уезжает – для него это будет лучше всего, сообщала Кэтрин отцу. «Он очень расстроен. Когда что-то занимает его, он постоянно думает только об этом».

Кэтрин хотела также, чтобы отец знал, что она борется вместе с ним точно так же, как ее братья: «Мы не прекратим бороться до тех пор, папа, пока не выведем этих мошенников на чистую воду».

Вскоре у нее появилось еще одно поле для борьбы. Чарли Тэйлор, сообщала она братьям, «надоедает ей так, что у нее нет слов». Он претендовал на то, чтобы знать все обо всем. «Мне претит зависеть от наемного работника». Слава богу, начался учебный год, возобновились занятия в ее классах, и она зарабатывала теперь неслыханную сумму – 25 долларов в неделю.

В конце концов ситуация все же изменится в пользу епископа. Два года спустя, в 1904 году, на церковной конференции в городе

Гранд-Рапидс, штат Мичиган, он будет полностью реабилитирован большинством в две трети голосов. В письме племяннице через несколько лет епископ написал о Милларде Кейтере: «Его бывшие друзья убедились в его подлом характере, и он уехал в Теннесси спекулировать лесными участками».

Но несколько лет волнений и разочарований, связанных с защитой чести епископа, и потраченные на это многие часы сделали семью Райт сплоченной как никогда.

III.

В своем первом письме, отправленном Кэтрин после приезда в Китти Хок, Орвилл написал, что ей следует привыкнуть к некоторым особенностям поведения Чарли Тэйлора. Далее он сообщил, что погода стоит хорошая и они с Уилбуром собирают машину и почти готовы к началу испытаний. Он полагает, продолжил Орвилл, что к тому времени, когда письмо дойдет, она уже вернется в школу, и потому просит ее прислать список своих «жертв». «Хочется узнать, кто еще, кроме нас, будет получать от тебя нагоняи».

Ко второй неделе сентября письма из Китти Хок стали длиннее. Оба брата тратили немало времени на то, чтобы сообщать сестре новости, которые ее так интересовали: о том, что проблем с москитами больше нет и что они украсили свое жилище на холмах Килл-Девил-Хиллз такими «королевскими роскошествами», как белая клеенка на обеденном столе и мешковина, которой они обтянули стулья. Кэтрин особенно нравились письма Орвилла, свидетельствовавшие о том, что он не лишен писательского дара. По ним было видно, как сильно ему хотелось, чтобы его «сестричка» не чувствовала себя брошенной.

Больше всего удовольствия ей доставил рассказ Орвилла о захватывающей погоне за необычайно сообразительной мышью, которая шныряла по кухне. Эта погоня оказалась единственным волнующим событием того периода.

«Прошлым вечером, решив прогуляться по кровати Уилла, мышь столкнулась с весьма теплым приемом, – так начал свой рассказ Орвилл. – Она здорово запуталась… в одеяле, но в конце концов выбралась и убежала.

> «Сегодня в полдень мы обнаружили ее уютно завернувшейся в ковер. Мы весело бегали за мышкой по всему дому и вокруг него. Большие трещины в полу позволяли ей легко проскальзывать в них. Но нас было

двое: один с палкой, другой с ружьем, один на полу, другой под полом, и ее шансы ускользнуть становились все более призрачными. В конце концов мышь забилась в угол под полом, чтобы перевести дух, и я выстрелил в нее из ружья. Пуля пробила стену справа от того места, где она сидела, но маленькая бестия повернулась и спокойно ушла, а я в оцепенении просто стоял и смотрел, как она удаляется».

Жизнь в лагере Китти Хок стала заметно комфортнее. Братьям надо было устранить повреждения, нанесенные за время их отсутствия ветрами, но они сделали значительно больше. Кухня была «очень сильно усовершенствована», и Райты теперь спали в новых, более удобных кроватях, устроенных на стропилах. Братья приколотили рейки, чтобы закрыть трещины между досками по всему периметру дома. Кроме того, они углубили колодец, и вода в нем теперь была качественнее. Но самое главное – они изготовили велосипеды, которые передвигались по песку даже лучше, чем они рассчитывали, поэтому путешествие в поселок Китти Хок занимало теперь всего час вместо трех часов пешего хода.

Мало какие изменения в жизни братьев оставались незамеченными местными жителями, которые, как рассказывал Джон Т. Дэниелс, «научились любить их» – и в немалой степени из-за того, что Райты «могли сделать все что угодно, к чему прикладывали руки. Они построили себе лагерь, они взяли старую железную бочку и сделали из нее печь, они взяли велосипед и переделали его так, чтобы он ездил по песку. Они сами себе готовили и стирали и были отличными поварами».

«Есть и другие многочисленные улучшения, о которых можно упомянуть, и нет Хаффэйкера и москитов», – сообщал Уилбур Джорджу Спрэтту, который должен был вновь присоединиться к ним.

И в этот раз Орвилл ежедневно тщательно делал записи, фиксируя проделываемую братьями тяжелую работу.

«Понедельник, 8 сентября. Наконец приступили к работе над аппаратом… Закончили подготовку каркаса верхней плоскости [крыла] для установки нервюр.

Вторник, 9 сентября. Работали над аппаратом восемь часов. Прикрепили нервюры к каркасу и закрыли материей.

Среда, 10 сентября. Работали по пять с половиной часов каждый, сметывая и пришивая материю. Плоскость

готова, за исключением части покрытия заднего лонжерона.

Четверг, 11 сентября. Закончили покрытие заднего лонжерона. Установили шесты для определения углов при разных скоростях ветра… В полдень начали работу над нижней плоскостью. Соединили лонжероны и закрепили на заднем изгибе, готовы к прикреплению нервюр.

Пятница, 12 сентября. Работали над аппаратом восемь часов. Установили нервюры и материю. Перед самым полднем отнесли верхнюю плоскость на Биг Хилл. Оказалось, что лучшие результаты можно получить, если опробовать аппарат.

Суббота, 13 сентября. Закончили нижнюю плоскость…

Понедельник, 15 сентября. Работали по десять часов каждый…»

На этот раз размах каждого крыла нового планера составил 9,6 метра, хорда – 1,5 метра, а площадь – 28 квадратных метров. Это был крупнейший планер из когда-либо построенных на тот момент и, как сказал Уилбур Джорджу Спрэтту, «намного лучший по сравнению с прошлогодним аппаратом».

19 сентября они отнесли его на невысокий холм и начали испытывать сначала как непилотируемый воздушный змей – с «очень удовлетворительными результатами». Переместившись на Килл-Девил-Хиллз, они совершили почти 50 полетов за три дня, включая пилотируемые, но очень осторожно. Длина самого протяженного полета составила немногим более 61 метра.

Орвилл совершил свой первый полет и был горд этим. Но через несколько дней он внезапно потерял контроль над планером и упал. К счастью, он пережил эту аварию «без единого синяка или царапины». Однако происшествие напомнило о том, насколько все это опасно и что ситуация может стать угрожающей в любой момент.

«Мой брат [написал Уилбур Октаву Шанюту] после слишком короткой практики применения переднего руля направления попытался также добавить работу с круткой крыла. При этом он упустил из виду передний руль, и машина встала на дыбы, поднялась почти на 25 футов (7,6 метра), повернулась на бок и ударилась о землю…

Мы надеемся завершить ремонт через несколько дней».

Ближе к концу сентября в лагерь с неожиданным визитом нагрянул старший брат Лорин Райт, а вскоре прибыл и Джордж Спрэтт. В это же время наступило редкое безветрие, которое продолжалось несколько дней.

Все испытания пришлось отложить. Лорин и Спрэтт отправились на рыбалку, а Уилбур и Орвилл, как обычно, были заняты. Кроме того, Уилбур выкроил время, чтобы написать жизнерадостное письмо отцу, в котором рассказал, как хорошо идут дела: «У нас великолепное самочувствие, и мы прекрасно проводим время». И да, они «очень осторожны». Кроме этого, он с гордостью сообщил, что его новая машина «намного превосходит все, что построили другие… Все идет настолько удовлетворительно, что мы верим, что проблема полетов действительно близка к своему разрешению».

Это письмо датировано 2 октября. Тем же вечером, как рассказывал потом Орвилл, разговор об аэронавтике так затянулся, что он позволил себе выпить кофе больше обычного. Не в силах уснуть, он лежал в кровати, размышляя, как можно усовершенствовать систему управления планером, как вдруг его осенило: задний руль направления должен быть не зафиксирован, а подвешен – другими словами, он должен быть подвижным.

Утром во время завтрака Орвилл предложил внести изменение в конструкцию, но прежде подмигнул Лорину, чтобы тот наблюдал за реакцией Уилбура, – как правило, тот подвергал подобные идеи критике. Как однажды написал Джордж Спрэтт Октаву Шанюту, Уилбур был всегда готов «оппонировать любой идее, высказанной кем-нибудь», «ринуться в спор с засученными рукавами». Сам Уилбур как-то объяснил Спрэтту, что верит в «добрую ссору». Она дает возможность «увидеть вещи под другим углом», помогает «сгладить углы». Для всех в их семье было характерно, говорил Уилбур, находить слабые стороны любого явления или действия. Это не всегда оказывалось «хорошим качеством», добавлял он, «потому что из-за этого мы слишком консервативны, чтобы стать успешными бизнесменами, и из-за этого же круг наших друзей очень ограничен».

Но на этот раз секунды шли, все молчали, и вдруг Уилбур заявил, что идея ему нравится, а затем удивил Орвилла еще больше: а почему бы не упростить работу пилота, соединив рычаг управления рулем направления с механизмом крутки крыла?

Работа над усовершенствованиями началась в тот же день.

Вместо неподвижного руля, состоявшего из вертикальных килей высотой 61 сантиметр каждый, планер теперь получил

один полутораметровый подвижный киль. Оператор (пилот), лежа на животе, управлял килем и круткой крыльев посредством новой деревянной «конструкции для бедер». Отныне руки пилота были свободны, использовались только движения бедер, не случайно напоминавшие движения бедер при маневрировании на велосипеде.

Через два дня в лагере прибавилось народу. Приехал Октав Шанют с еще одним своим помощником, Огастасом Херрингом. Таким образом, за обеденным столом теперь сидели шесть человек, а в «спальне» на стропилах стало довольно тесно. Шанют и Херринг привезли дельтаплан-триплан собственной конструкции, который они хотели испытать. Эти испытания отняли больше времени и внимания, чем хотелось бы братьям, но закончились полным провалом. После того как Херринг предпринял несколько неудачных попыток поднять в воздух громоздкий аппарат с тремя плоскостями, его сменили Уилбур и Орвилл, но у них получилось не лучше.

Шанют и Херринг провели в лагере неделю. Несмотря на разочарование своим планером, Шанют оценил значение того, что удалось достичь братьям, и по дороге домой в Чикаго, во время остановки в Вашингтоне, счел необходимым заехать к Сэмюелу Лэнгли, чтобы сообщить об увиденном в Китти Хок.

Будучи директором Смитсоновского института, Лэнгли занимал просторный кабинет в увенчанном башенками «замке», расположенном на Национальной аллее. Он и Шанют были примерно одного возраста, больше чем на три десятка лет старше братьев Райт: Лэнгли – 68, Шанюту – 72. Оба были выдающимися личностями с великолепной репутацией, а седые бороды дополняли образ видных ученых мужей.

Но если Шанют выступал за открытый обмен знаниями и идеями между энтузиастами в области аэронавтики и летного дела, то Лэнгли держал свои усилия в секрете. Подробности проводившихся в Смитсоновском институте и получавших щедрое финансирование экспериментов не разглашались. К тому же, в противоположность общительному Шанюту, Лэнгли, истинный бостонский аристократ, скрывался, как говорили его друзья, «под панцирем высокомерия».

После запуска своего беспилотного летательного аппарата с паровым двигателем Лэнгли и его «команда» из Смитсоновского института работали над более крупной и также хорошо финансируемой версией той же машины, которая отличалась от предшественницы тем, что оснащалась двигателем внутреннего сгорания и управлялась пилотом. О проекте не знал никто, за исключением непосредственно занятых в нем, как того и хотел

Лэнгли.

До сих пор он не обращал внимания на Райтов и их работу, но, выслушав рассказ Шанюта, неожиданно проявил к ней активный интерес и сразу написал братьям письмо, в котором сообщил, что хотел бы приехать в Китти Хок, чтобы увидеть все своими глазами. По неизвестной причине Уилбур и Орвилл вежливо ему отказали.

Лорин вскоре тоже уехал, и 17 октября братья с помощью Спрэтта перевезли модернизированный планер на Килл-Девил-Хиллз, чтобы возобновить испытания. К этому времени заметно похолодало, поэтому всю ночь приходилось поддерживать огонь. Рацион почти целиком состоял из консервированных бобов. Но все это не имело значения.

После того как и Спрэтту настало время уезжать, братья вновь остались одни. Как это часто бывало прежде, им помогал только Дэн Тэйт. За десять дней они совершили больше полетов, чем за несколько предыдущих недель, и улучшили свой рекорд дальности, превысив отметку 183 метра. В общей сложности за два месяца пребывания на Внешних отмелях они совершили почти тысячу полетов и решили последнюю серьезную проблему системы управления.

Братья пребывали в превосходном настроении и с удовольствием остались бы еще на несколько недель, если бы Дэн Тэйт незадолго до этого не согласился стать шкипером рыболовного судна, когда начнется путина.

На рассвете 28 октября под холодным проливным дождем Уилбур и Орвилл свернули лагерь и пешком отправились в Китти Хок, до которого было шесть с половиной километров, чтобы оттуда уехать домой. Состояние духа у братьев было совсем не таким, как в день отъезда год назад. Время и усилия, потраченные на испытания в аэродинамической трубе, конструирование и строительство третьего планера и последняя модернизация, проведенная в лагере на Килл-Девил-Хиллз, принесли успех. Они осознавали всю значимость достигнутого. Братья понимали, что решили проблему полета и даже больше. Они приобрели знания и мастерство в летном деле. Они умели парить в воздухе, планировать, подниматься и опускаться, летать по кругу и приземляться – и делали все это уверенно.

Оставалось только собрать двигатель.

Часть II

Глава 5
17 декабря 1903 года

Когда мы встали, дул северный ветер скоростью от 20 до 25 миль в час. Мы рано выгнали машину и вывесили сигнал для людей на станции.

Из дневника Орвилла Райта,
17 декабря 1903 года

I.

С наступлением нового, 1903 года, перспективы города Дейтона выглядели радужнее, чем когда-либо. Численность его населения достигла почти 100 000 человек, и, по данным газеты «Ивнинг ньюс», примерно столько же людей размышляло о переезде в Дейтон с целью заняться там бизнесом. Это город не для пессимиста, писала газета, «но, если в нем жива хоть какая-то надежда, он сможет дышать восхитительным воздухом процветания, впитывать дух оптимизма и стать другим человеком».

Для большинства американцев будущее выглядело полным надежд. В новогодней передовице в газете «Чикаго трибьюн» говорилось, что нужно быть «полным тупицей», чтобы не понимать, что ситуация складывается лучше, чем когда бы то ни было, а когда «новые науки, новые методы и новое образование завершат свою прекрасную работу», все станет еще прекраснее. Популярные мелодии звучали все более жизнерадостно и энергично. Пианисты на Севере и Юге играли регтайм, народ пел и танцевал под музыку таких хитов, как «Билл Бэйли, не хочешь ли ты явиться домой?» и «Старым добрым летом».

В стране почти не было безработицы. В штате Нью-Йорк работало практически все трудоспособное население. Заработная плата росла, национальное богатство увеличивалось, вместо государственного долга образовался излишек в 45 миллионов долларов. В Вашингтоне благодаря президентству Теодора Рузвельта ощущался «новый импульс». Страна была готова приступить к строительству Панамского канала вместо французов, которых на этом поприще постигла неудача. Еще ни

один новый год «не открывал перед народом Соединенных Штатов таких воодушевляющих перспектив», писала газета «Альбукерке джорнал-демократ». И конечно, в бесчисленных передовицах, воскресных проповедях и во время семейных обедов говорили о мире во всем мире.

Один из немногих непростых вопросов, на которые предстояло найти ответ, говорилось в газете «Филадельфия инквайрер», звучал так: почему до сих пор, несмотря на огромное внимание, которое уделялось «воздушной навигации», мы имеем так мало положительных результатов?

Незадолго до Нового года братья Райт разослали письма производителям автомобильных двигателей в семи штатах с вопросом, не могут ли они поставить им двигатель – небольшой по массе, но обладающий достаточной для их целей мощностью. Ответ пришел лишь один, но предлагавшийся мотор был слишком тяжелым. Поэтому им пришлось снова браться за работу самим, хотя у них не было опыта в конструировании двигателей.

В будущем братьев станут изображать как пару сообразительных механиков – знатоков велосипедов, которые сумели добиться успеха там, где другие потерпели неудачу, благодаря старой доброй, типично американской способности решать кажущиеся неразрешимыми технические проблемы. Но это лишь отчасти было верно.

Кому такая характеристика подходила почти идеально, так это Чарли Тэйлору, за исключением того, что он был больше, чем хорошим механиком, – он был блестящим механиком, настоящей находкой для братьев. Если Кэтрин считала притязания Чарли на всезнайство невыносимыми, то Уилбур и Орвилл никогда не забывали о его умениях и огромной пользе, которую он приносил в их работе. Да Тэйлор и сам хорошо понимал, насколько братья опережают его во многих областях. Позднее он с гордостью говорил о них: «Те двое, конечно, знали эту свою физику. Я думаю, именно поэтому они всегда знали, что делают, и практически никогда не гадали». Что касается изготовления двигателя, то

> «хотя ребята очень умело обращались с инструментами, они никогда особо не занимались механическими работами, да и все равно были заняты корпусом. А двигатель был на мне… Мы вообще не делали чертежей. Один из нас набрасывал деталь, о

которой мы говорили, на листке бумаги, и я прикалывал набросок над своим верстаком».

До этого Чарли имел дело с бензиновым автомобильным двигателем всего один раз, несколько лет назад, когда пытался отремонтировать его. Но теперь он вновь взялся за дело, работая на тех же токарном и сверлильном станках, на которых изготавливались велосипеды, и через полтора месяца закончил работу.

Четырехтактный двигатель имел четыре цилиндра внутренним диаметром 10,2 сантиметра. Планировалось, что его мощность составит 8 лошадиных сил, он будет весить не больше 90,7 килограмма и сможет переносить в общей сложности 306 килограммов – примерно столько составляла общая масса летательного аппарата и пилота. Как выяснилось, построенный Чарли мотор весил всего 68,9 килограмма, потому что блок цилиндров был изготовлен из литого алюминия набиравшей силу компании «Алюминум компани оф Америка», находившейся в Питтсбурге. Остальные материалы были закуплены у дейтонских производителей и поставщиков. Однако работы по рассверливанию чугуна для выносных цилиндров и изготовлению чугунных поршневых колец были целиком выполнены этим человеком с усами, как у моржа, который работал в подсобке велосипедной мастерской. Позже он рассказывал:

> «Система подачи топлива была простой. Топливный бак объемом в один галлон [4 литра] подвешивался к распорке крыла, и бензин под действием силы тяжести стекал в двигатель… Карбюратора не было. Бензин подавался в небольшую камеру в коллекторе. В этой камере, которая располагалась рядом с цилиндрами и довольно быстро нагревалась, бензин смешивался с воздухом, и смесь переходила в парообразное состояние. Двигатель запускался путем впрыска в каждый цилиндр нескольких капель бензина».

По сравнению с двигателями более поздних конструкций все было на удивление просто и кустарно. Зажигание, по выражению Чарли, осуществлялось «с помощью включателя-выключателя» – это была самая распространенная система зажигания того времени. Свечей зажигания тогда не существовало.

> «Искра появлялась в результате замыкания и размыкания двух контактных поверхностей внутри камеры сгорания. Контактные поверхности двигались с

помощью валов и кулачков, связанных с главным кулачковым валом. Ключ зажигания представлял собой обычный однополюсный рубильник, который мы купили в магазине стройматериалов».

«Маленький бензиновый мотор», как назвал его епископ Райт, был готов в середине февраля, и когда его в первый раз включили в мастерской, то грохот и облака дыма показались ужасными. Во время дальнейших испытаний на следующий день треснул блок цилиндров. Капавший бензин заморозил подшипники, сломал корпус и раму крепления двигателя.

Прежде чем был доставлен второй корпус, прошло еще два месяца. Этот двигатель работал великолепно и в качестве бонуса развивал неожиданно большую мощность в 12 лошадиных сил.

Между тем проблемой по-прежнему оставалась конструкция пропеллеров. «Я думаю, что самой трудной задачей Уилли и Орва была разработка пропеллеров, – говорил потом Чарли. – Надеюсь, им воздали за нее должное».

Чем больше братья изучали проблему, тем сложнее она казалась. К своему удивлению, они не смогли найти данных по воздушным пропеллерам. Рассчитывая взять за образец какой-нибудь метод, которым пользовались морские инженеры для разработки корабельных винтов, они прочитали все, что могли найти по этой теме, в дейтонской библиотеке, однако выяснилось, что, несмотря на сотню лет использования, точный принцип действия гребного винта по-прежнему неясен. И снова у братьев не осталось иного выбора, кроме как решать проблему самостоятельно. «Наши мозги, – вспоминал потом Орвилл, – были так заняты ею, что мы едва могли делать что-то еще».

Братья решили рассматривать пропеллер как крыло, вращающееся в вертикальной плоскости, и если они смогли рассчитать формулу для крыла, движущегося по горизонтали, то почему бы не сделать и такой расчет?

> «Но при дальнейшем рассмотрении [объяснял потом Орвилл] оказалось сложно найти точку для начала отсчета, потому что ни сам пропеллер, ни среда, в которой он действует, не находятся в состоянии покоя. Усилие зависит от скорости и угла, под которым лопасть ударяет по воздуху; угол, под которым лопасть ударяет по воздуху, зависит от скорости вращения пропеллера, скорости аппарата, летящего вперед, и скорости, с которой воздух скользит назад; скорость скольжения воздуха назад зависит от усилия, оказываемого

пропеллером, и от объема воздействующего воздуха. Если меняется один из параметров, то меняются и все остальные, так как они все взаимозависимы».

После нескольких месяцев изучения и обсуждения проблемы братья пришли к пониманию того, что усилие, создаваемое пропеллером, который вращается, но находится на одном месте, не имеет ничего общего с усилием, создаваемым пропеллером в движении, и единственный реальный способ протестировать эффективность пропеллера – это испытания на летящей машине.

В течение этих месяцев их «дискуссии» были интенсивными, как никогда раньше. Братья обменивались раздраженными репликами, это продолжалось часами, днем и ночью, часто на повышенных тонах. «Если вы не прекратите спорить, я уйду из дома», – крикнула однажды доведенная почти до истерики Кэтрин.

Но если верить Чарли Тэйлору, они никогда не сердились друг на друга по-настоящему. Однажды утром, после одного из самых ожесточенных «обменов мнениями», когда он открыл мастерскую, как обычно, в семь часов утра, вошел Орвилл и сказал, что «думает, что он неправ и они должны делать так, как говорит Уилл». Вскоре после этого пришел Уилбур, чтобы заявить о том, что он все обдумал и, «возможно, Орв был прав». Дело в том, пояснял Чарли, что, «дойдя до точки… они понимали, где находятся, и могли идти дальше».

Новый «Флайер», как они назвали свой аппарат, имел два пропеллера, расположенных между крыльями позади пилота. Один пропеллер вращался по часовой стрелке, другой – против, поэтому вращение, или гироскопический эффект, первого уравновешивало гироскопический эффект второго. Изготовление пропеллера нужного диаметра, с нужным шагом и площадью поверхности не вызвало особых проблем.

Диаметр каждого винта составил 2,6 метра, изготовлены они были из склеенных трех слоев еловой древесины. Необходимую форму лопастям придали вручную с помощью топорика и скобеля, которыми пользовались колесные мастера. Было ясно, что эти пропеллеры кардинально отличаются от всех пропеллеров, созданных на тот момент. Таким образом, последняя крупная проблема была решена.

Машина снова была поставлена на полозья, а не на колеса. Пилот опять лежал на животе у рычагов управления в центре нижнего крыла. Мотор и радиатор располагались справа прямо за ним. Маленький четырехлитровый топливный бак висел у него над головой слева на распорке крыла. Приводные цепи для

пропеллеров были специально изготовлены фирмой «Индианаполис чейн компани». Стальные тросы для стоек между крыльями поставила компания Рёблингов, которые строили Бруклинский мост.

23 марта братья подали заявку на патент на свой летательный аппарат, его механизм крутки крыла и руль направления.

В конце апреля пришло письмо из Парижа от Октава Шанюта, который решил провести продолжительный отпуск в Европе, чтобы прийти в себя после смерти жены. Он сообщал братьям, что его эксперименты привлекают к себе много внимания в Париже, и добавил, что «кажется очень странным, что после полного игнорирования всех экспериментов с использованием планеров в течение нескольких лет сейчас французы относятся к ним с огромным энтузиазмом». Будучи в Париже, Шанют имел несколько бесед по этой теме, включая переговоры во время официального обеда во Французском аэроклубе.

О чем не рассказал доброжелательный Шанют, так это о том, что во время переговоров он, описывая свою роль в экспериментах, неоднократно характеризовал Райтов как своих «преданных сотрудников». Возможно, он гордился *les frères* (братьями) или испытывал волнение, ощущая себя в центре внимания в родной Франции, где интерес к авиации был очень велик. Как бы то ни было, в результате создалось впечатление, что он был их наставником, а они, его отважные ученики, доводили «его работу» до конца.

Это было не просто неправдой, это было крайне несправедливо. Несмотря на всю значимость поддержки Шанюта, братья никогда не были его учениками или сотрудниками. Все, чего они достигли, было добыто их собственными усилиями. Неизвестно, когда и как братья узнали о том, что Шанют говорил в Париже, но это явно не обрадовало их, и забыть об этом они не смогли.

Однако куда важнее было то упорство, с которым Шанют подчеркивал значимость их достижений. То, что он рассказывал, стало откровением для французов, «даже слегка неприятным», как отметил один из руководителей аэроклуба, граф Анри де ля Во. По его словам, французским экспериментаторам в области авиации пришло время «серьезно взяться за работу, если они не хотят остаться позади».

В своей речи и в многочисленных беседах во время

пребывания во Франции Шанют предоставил очень много подробной информации о планерах братьев Райт, и это дало мощный импульс развитию французской авиации.

Шанют сообщил Уилбуру, что дал согласие написать кое-что для влиятельного издания «Аэрофил» и потому ему нужны фотографии – его и Орвилла. Выждав несколько недель, Уилбур вполне доброжелательно ответил, что они не знают, как отказаться, потому что не хотят подводить Шанюта, но у них не хватает смелости предстать перед фотокамерой.

В середине мая Шанют вернулся домой и хотел договориться с Уилбуром о том, чтобы тот опять приехал в Чикаго и выступил перед членами Западного инженерного общества. Он также хотел посетить братьев в Дейтоне, потому что у него была информация, которую он желал передать лично. Шанют приехал утром 6 июня и отбыл в Чикаго вечером того же дня. В разговоре он сообщил братьям, что прекращает свои эксперименты. С этого момента, сказал он, все зависит только от них.

Уилбур выступил перед собранием в Чикаго вечером 24 июня и чувствовал себя намного увереннее и воодушевленнее, чем два года назад. Он рассказал довольно подробно о прорыве, достигнутом братьями с планером, который они испытали в Китти Хок прошлой осенью. Уилбур много говорил о роли, которую сыграло в их работе изучение полетов птиц, и о результатах полетов, которых они смогли добиться, вновь особенно отметив необходимость навыков управления. Они даже важнее, чем техническая часть.

> «Тысяча полетов эквивалентна примерно четырем часам постоянной практики, – сказал он слушателям, – и этого слишком мало, чтобы полностью овладеть искусством полета. Так как парение является простым скольжением в восходящем потоке воздуха, то несложно парить над холмом с подходящим склоном, когда ветер дует с достаточной силой. Нужно лишь, чтобы ветер был постоянным. Однако из-за изменений скорости ветра плотность потока может быть то больше, то меньше, и необходимо обладать большим мастерством, опытом и здравомыслием, чтобы удерживать машину точно в восходящем потоке… Прежде чем подняться на любую опасную высоту, человек должен понимать, что в чрезвычайной ситуации его мозг и мускулы будут

работать, больше повинуясь инстинктам, чем сознательным усилиям. Времени на раздумья там не будет».

Продолжительные наблюдения за парящими птицами убедили Уилбура в том, что человек может построить крылья, имеющие даже меньшее сопротивление, чем у птиц. Но не это было основным результатом или уроком, почерпнутым из наблюдений. «Птичьи крылья действительно очень хорошо сконструированы, в этом нет сомнений, но поражает не их исключительная эффективность, а то мастерство, с которым они используются».

В заключение Уилбур еще раз подчеркнул, что «очевидно, решение проблемы полета (парения) зависит не столько от качества крыльев, сколько от подготовленности пилотов».

Отвечая во время короткого обсуждения на вопрос, что он думает об экспериментах Александра Белла по подъему человека в воздух с помощью гигантского воздушного змея, Уилбур ответил: «Это плохая идея – спрашивать одного человека, занятого разработкой летательного аппарата, об экспериментах другого, потому что любой из них думает, что его метод – единственно верный».

Другой участник мероприятия спросил Уилбура о его отношении к двугранному углу между крыльями, используемому Сэмюелом Лэнгли, и он не колеблясь указал на то, что машина Лэнгли испытывалась только при полном штиле, когда ей не надо было противостоять боковым порывам ветра, и что нужно помнить о том, что «обычно дует ветер».

Во время разговора он не сказал ни слова о бензиновом двигателе, стоящем в подсобном помещении веломастерской в Дейтоне, о напряженной, часто доводящей почти до сумасшествия работе над пропеллером, которую они проделали с Орвиллом, и о том, что они замышляют сделать в Китти Хок через несколько месяцев. Когда разговор зашел о моторах, Уилбур просто ограничился прошедшим временем: «Поскольку ни один из наших экспериментов не был связан с силовыми агрегатами, то мое мнение… скорее всего, малоценно».

Погода в июне того года в Дейтоне оставалась, как записал епископ Райт, «спокойной и мягкой». Он был занят больше, чем обычно: ходил в библиотеку, писал письма, присутствовал в церкви, сопровождал Кэтрин на церемонии выдачи дипломов в

школе. Когда она уехала на церемонию вручения дипломов в Оберлин, в доме на Хоторн-стрит стало намного тише.

Тем временем в мастерской на 3-й Западной улице царила совсем другая атмосфера. С помощью Чарли Тэйлора братья «вышли на финишную прямую» и работали еще больше, чем всегда, чтобы все успеть и довести до ума каждую деталь новой машины.

Из Китти Хок пришла весточка от Билла Тэйта, который сообщил, что установил в лагере бак для бензина, и интересовался, когда он сможет их увидеть.

14 июля появилась новость о том, что в течение ближайших нескольких дней Сэмюел Лэнгли проведет испытание своего «новейшего устройства» на кишащих комарами берегах реки Потомак в Куантико, Виргиния, в 48 километрах к югу от Вашингтона. На этот раз это будет оснащенный мотором «полноценный летательный аппарат» под названием «Большой аэродром», способный нести одного пилота. Его создание обошлось в 50 000 долларов, полученных от Смитсоновского института и Министерства обороны США, и еще 20 000 долларов пожертвовали профессор Лэнгли и некоторые его друзья, включая Александра Белла.

К месту испытаний примчались репортеры: целая флотилия судов, от небольших яхт до паровых катеров, пыталась подобраться как можно ближе к гигантской барже, или «ковчегу», как ее еще называли, на которой расположился готовый к взлету «гриф» – машина Лэнгли.

Сам Лэнгли приехал из Вашингтона, поднялся на баржу и исчез в ее недрах, отказываясь показаться публике, несмотря на страстные просьбы об интервью. Когда началась буря, он и бригада его инженеров и ученых вернулись в Вашингтон. Затем, когда буря стихла, молодой человек по имени Чарльз Мэнли, который, как ожидалось, должен был пилотировать машину, поспешно уехал в Вашингтон, но по возвращении на следующий день отказался говорить с репортерами.

Наконец утром 8 августа при полном отсутствии ветра была запущена беспилотная модель машины Лэнгли, построенная в масштабе 1:4. Прежде чем рухнуть в реку, она пролетела около 305 метров. В «Нью-Йорк таймс» появился срочный материал под издевательским заголовком «Воздушный корабль как подводная лодка». Мэнли вышел к репортерам, чтобы заявить об успехе полета, но, кроме этого, говорить было нечего.

Трудно сказать, как Уилбур и Орвилл отнеслись ко всему этому, готовясь к самому важному шагу в своей работе, о чем говорили в мастерской или находясь дома. Единственным

зафиксированным на бумаге комментарием стал отрывок письма Уилбура Октаву Шанюту, в котором он явно выражает симпатию Лэнгли:

> «Похоже, львиную долю проблем профессору Лэнгли доставили докучливые репортеры и штормовые ветра. Но, как сообщают, в тех местах на берегу, где расположились репортеры, комары особенно свирепствовали, так что он получил некоторую компенсацию».

Работа над «чудовищной летающей машиной», как они начали ее называть, продолжалась, и когда наступила летняя жара. Перед отъездом в Китти Хок братья и Чарли Тэйлор доводили до ума каждую деталь, все до мелочей. Они знали, что там от них потребуется еще больше работы, чтобы смонтировать аппарат.

«Мы никогда не собирали планер целиком в Дейтоне. Там не было достаточно места для этого», – объяснял Чарли. Одна лишь центральная секция, собранная в мастерской, занимала весь проход между передней частью и подсобным помещением, поэтому для того, чтобы обслужить клиента, он или кто-то из братьев должны были выскочить на улицу через боковую дверь и бежать к главному входу.

Упаковать все так, чтобы во время транспортировки ничего не поломалось, было само по себе сложной задачей – мотор, каркас и остальные части весили вместе около 300 кг. Но к 18 сентября все было упаковано в ящики и погружено на поезд.

По словам Чарли, никаких церемоний по поводу отъезда не было. Как не было и особой нервозности. «Если кто-то и волновался насчет того, что аппарат может не сработать, то виду они не подавали, а я ничего не заметил».

Через пять дней Уилбур и Орвилл тоже упаковали свои вещи и сели в поезд, идущий на восток.

II.

Попасть из тесной, жаркой и шумной дейтонской мастерской на открытые пространства Внешних отмелей, где, куда ни глянь, был виден океан, – что могло быть лучше?! Братья любили Китти Хок. «Каждый год мы все больше восхищаемся красотами этого места», – писал Орвилл Кэтрин вскоре после прибытия.

Братьям рассказали, что последняя зима на Отмелях была особенно суровой, один шторм сменялся другим, дождь лил

такими потоками, будто хотел образовать целое озеро в нескольких километрах от их лагеря. Ветры, дувшие со скоростью 145 километров в час, подняли построенный братьями дом и перенесли на несколько метров ближе к океану. Говорили, москитов развелось так много, что они превратили день в ночь, а молнии так сверкали, что ночь превращалась в день.

Но ветры придали песчаным холмам форму, идеальную для полетов. Братья никогда такого не видели. Шел сентябрь, стояла прекрасная погода, условия были – лучше не придумаешь, поэтому братья, вместо того чтобы сперва обустроить лагерь, взяли прошлогодний планер и провели, по словам Уилбура, «самый прекрасный день за все время летных испытаний». Они совершили 75 полетов, которые после небольшой практики прошли даже легче, чем ожидалось. Все складывалось в высшей степени благоприятно.

С помощью Дэна Тэйта чуть больше чем за неделю было построено новое здание размером 4,8 на 13,4 метра, в котором предполагалось собирать и хранить «Флайер». Едва успели навесить двери, как началась ужасная буря, скорость ветра во время которой достигала 120 километров в час.

Собирать новую машину начали, конечно, в помещении. «Работали весь день, соединяли секции верхней плоскости, вставляли тросы на задней кромке и протягивали через петли», – записал Орвилл 12 октября. Это был тот же день, когда Дэн Тэйт рассказал, что на берег между Китти Хок и мысом Кейп-Генри выбросило уже пять судов.

18 октября, как написал Уилбур в письме Кэтрин, «был такой шторм, что дождь, ниспосланный по молитве Илии пророка, мерк по сравнению с ним. Ветер неожиданно подул с севера и усилился до 40 миль в час [64,4 километра в час], все это сопровождалось ливнем и грозой. В этой местности ветра обычно дуют с севера, потом с востока, потом с юга, потом с запада, потом опять с севера. Но когда ветер начинает "давать задний ход", или, говоря другими словами, ослабевать и менять направление с юга на восток и на север и так далее, надо быть настороже, потому что это значит, что идет циклон…

Возможно, ветру это так нравится, что иногда он немного усиливается лишь для того, чтобы опять получить удовольствие от того, что он "сдает назад". Он проделывал это семь раз за четыре дня… Второй день начался с того, что буря все еще продолжалась… Кульминация наступила около четырех часов, когда скорость ветра достигла 75 миль в час [120 километров в час]. Наша крыша не выдержала такого напора, ее угол вздыбился, и мы поняли, что если ничего не сделать, то ее

унесет».

Орвилл надел тяжелый плащ Уилбура, схватил приставную лестницу и выскочил наружу, чтобы посмотреть, что можно предпринять. Уилбур, оставшийся без плаща, побежал за ним, борясь с порывами ветра, и нашел брата у северного конца строения. Орвилл уже успел подняться по лестнице, но ветер поднял его плащ так, что тот закрыл ему лицо.

«Из-за того что молоток и гвозди лежали в боковом кармане плаща, который прижало к голове [Уилбур написал это письмо, когда буря закончилась, чтобы развлечь домашних], Орвилл не мог взять их или опустить полы плаща вниз, и был вынужден спуститься. Он сунул гвозди в рот, взял молоток в руку, а я стал подниматься за ним по лестнице, придерживая полы плаща. Сверху раздались удары – Орвилл пытался забить гвозди… Потом он рассказывал, что порывами ветра молоток вырывало из рук, поэтому каждые три удара из четырех вместо гвоздей попадали по крыше или по пальцам. Но в конце концов дело было сделано, и мы опрометью понеслись в укрытие».

Сильный ветер и дождь продолжались всю ночь, писал Уилбур, «но мы воспользовались советом преподавателя из Оберлина: "Держитесь, ребята, надежды нет"».

18 октября по почте пришла вырезка из газеты, отправленная их соседом по Хоторн-стрит Джорджем Файтом, в которой рассказывалось об еще одном неудачном полете аппарата Лэнгли 7 октября. На этот раз испытывался полноразмерный «Большой аэродром», управлял которым Чарльз Мэнли. Не успел аппарат, размах крыльев которого составлял 14,6 метра, взлететь, как рухнул в воду. К счастью, Мэнли, хоть и вымок, не получил ни царапины.

> «Я вижу, Лэнгли сделал свою попытку, и она оказалась неудачной, – писал Уилбур Октаву Шанюту. – Теперь настала наша очередь. Интересно, повезет ли нам».

В том же письме Уилбур давал понять, что они уверены в себе как никогда: «Мы ожидаем получить самые лучшие результаты за все сезоны экспериментов и уверены в том, что, не считая мелких происшествий или каких-то ошибок, сделаем нечто значительное, прежде чем свернуть лагерь».

Орвилл отправил открытку Чарли Тэйлору, в которой выразил то же самое, но с юмором:

> «В последние два дня рынок летательных аппаратов был очень нестабилен. При открытии вчера утром индекс

составлял примерно 208 пунктов (100 % означают равные возможности добиться успеха), но к полудню он упал до 110. Такие колебания, как мне кажется, вызвали бы панику на Уолл-стрит, но в этом спокойном месте они лишь заставили нас немного подумать и посчитать».

Они заметно продвинулись с «Флайером»: конструкцией он напоминал мост со сквозными фермами, но только каждой детали они уделяли такое же внимание, какое уделяет деталям своих механизмов часовщик. Орвилл продолжал день за днем фиксировать сделанное в дневнике:

«Четверг, 22 октября. Весь день занимались нижней плоскостью и хвостовой частью.

Пятница, 23 октября. Утром занимались полозьями, после обеда закончили устанавливать петли.

Суббота, 24 октября. Установили вертикальные стойки между плоскостями и скрепили центральную секцию. Были большие проблемы с тросами».

В понедельник, 26 октября, они снова работали с тросовыми расчалками, когда подул северный ветер, и они провели два часа на холмах Килл-Девил-Хиллз, летая на планере. Им удалось побить свой предыдущий рекорд пять раз и довести дальность полета до 152 метров.

К ним присоединился Джордж Спрэтт, и 27 октября он и Дэн Тэйт запустили двигатель на машине.

«Понедельник, 2 ноября. Начали работы по установке двигателя на машину…

Среда, 4 ноября. До полной готовности машины осталось полдня».

Но когда на следующий день они запустили мотор, то магнето – маленький генератор, возбуждаемый от магнита, – не дал искру, воспламеняющую бензин, и из-за вибрации неправильно сработавшего двигателя выскочили из крепления и погнулись валы винта.

Понимая, что шансов на летные испытания в ближайшее время очень мало, Джордж Спрэтт предпочел вернуться домой и захватил с собой поврежденные валы. Из Норфолка он должен был отправить их Чарли Тэйлору в Дейтон.

Через два дня появился Октав Шанют. Установилась холодная и дождливая погода, и им не оставалось ничего, кроме как сидеть у печи и беседовать. Шанют сказал братьям, что их

будто «преследует слепой рок», от которого они не могут убежать.

> «Кажется, он думает, что дело не в наших превосходных аппаратах, а в том, как мы ими управляем, – написал Орвилл Кэтрин, когда Шанют уехал. – Но мы думаем как раз наоборот».

Дни шли, но для продолжения испытаний было слишком холодно. На лужах вокруг лагеря образовался лед. Несмотря ни на что, братья чувствовали себя прекрасно, и минусовая температура их не смущала, о чем Уилбур успокаивающе написал в очередном письме домой. Он был как всегда бодр и опять в шутливой форме рассказывал, как они справляются с тяготами жизни в лагере:

> «В дополнение к прошлогодней классификации, то есть к ночам с одним, двумя, тремя и четырьмя шерстяными одеялами у нас теперь есть ночи с пятью шерстяными одеялами, ночи с пятью шерстяными и двумя стегаными одеялами. Затем идут пять шерстяных одеял, два стеганых одеяла и огонь, затем пять, два, огонь и кувшин с горячей водой. Пока было так. Дальше будем спать, не раздеваясь, потом – в сапогах и шапках и, в конце концов, в пальто. Мы не собираемся терпеть неудобства, пока мы здесь».

В последние дни ноября пошел снег, такого они прежде на Внешних отмелях не видели. Вода в их умывальнике замерзла. Не обращая внимания на холод, они добивались того, чтобы их двигатель работал почти без вибрации даже на большой скорости. «Флайер» должен был стартовать с деревянной, напоминавшей железнодорожную колею направляющей длиной 18 метров, по которой ему предстояло скользить вниз. Сумма расходов на материалы для этого новшества составила четыре доллара.

По всем свидетельствам, «боевой дух» братьев ни в коей мере не пострадал. «После 15 дней безделья мы снова приступили к работе, – написал Орвилл Чарли 23 ноября. – Мы не будем готовы к испытаниям еще в течение нескольких дней из-за того, что решили внести кое-какие изменения в конструкцию машины. Если за это время ничего не сломается, то мы уверены в успехе».

Чарли прислал новые валы винта, изготовленные из стали. Но во время первых испытаний в помещении они треснули. Орвилл, считавшийся лучшим механиком из братьев, немедленно собрал вещи и 30 ноября отправился в Дейтон, чтобы посмотреть, что можно сделать. Уилбур остался, «чтобы в одиночку

приглядывать за домом», как он сам это прокомментировал.

В Вашингтоне к утру 8 декабря наконец стих холодный ветер. У Чарльза Мэнли и команды инженеров Смитсоновского института, работавших с ним, появилась возможность провести еще одно испытание широко разрекламированного и многократно осмеянного «аэродрома» Сэмюела Лэнгли.

На поверхности Потомака виднелись льдины, но день был ясным, в воздухе царило безветрие, и если принять во внимание тот факт, что деньги, выделенные на проект, к этому времени почти закончились, то об очередном переносе испытания не могло быть и речи.

Храброму Мэнли опять предстояло быть «рулевым», и он был единственным, кто рисковал жизнью, так что ему выпало принимать окончательное решение. В его понимании вопрос стоял так: «Сейчас или никогда».

Гигантский воздушный корабль с V-образно расположенными крыльями опять должен был подняться в воздух, как и прежде с помощью катапульты, с верхней точки той же огромной баржи, которая на этот раз была пришвартована в шести с половиной километрах ниже Вашингтона у Арсенал-Пойнт. Последние лихорадочные приготовления заняли пять часов. Все было готово лишь к четырем часам пополудни, но уже почти совсем стемнело, и опять поднялся ветер.

Профессор Лэнгли и несколько его ассистентов наблюдали за происходящим из лодок. В другие лодки всевозможных конструкций набились репортеры, толпы зевак выстроились на Арсенальной дамбе.

Раздевшись до нательного комбинезона, Мэнли надел куртку с подкладкой из пробки, забрался в летательный аппарат и завел бензиновый двигатель.

Ровно в 16.45 он подал сигнал запустить катапульту. Машина с ревом пронеслась по рельсам, поднялась в воздух на 18 метров, на мгновение замерла, задрала нос, затем ее крылья начали разваливаться на куски, и со скрежетом и свистом она рухнула в реку не далее чем в 6 метрах от баржи.

Мэнли исчез под водой, его куртка зацепилась за какой-то обломок. С трудом высвободившись, он продрался сквозь спутанную проволоку, ударился о льдину и наконец выбрался на поверхность.

Его вытащили из воды, он не был ранен, но сильно промерз. Его быстро завернули в одеяла, дали глоток виски. Ну а потом

хлынул, как выразился один из членов смитсоновской команды, поток «самых отборных поношений», которые он слышал в своей жизни.

Газеты писали, что последняя неудача была хуже, чем провал испытаний 7 октября, что она стала унижением для Лэнгли и всех, связанных с дорогостоящим и длительным проектом. Лэнгли и другие давали вялые и неубедительные объяснения, возлагая вину на дефекты аппаратуры запуска. Это мало кого убеждало. Лэнгли сравнивали с Дариусом Грином, комическим дурачком – героем знаменитого стихотворения, чей нелепый аппарат мог летать только в одном направлении – вниз.

Правительству, писала газета «Вашингтон пост», следует немедленно прекратить финансирование эксперимента, который длился десять лет и в который были вложены большие государственные средства, но ни малейшей надежды на успех так и не появилось.

Нет никаких сомнений в том, что эксперимент оказался колоссальным провалом, но, как писала «Чикаго трибьюн», невозможно не испытывать сочувствия к Лэнгли.

> «Он сконструировал свой „аэродром“ по научным принципам, насколько понимал их. Он вложил в проект большие средства, он продемонстрировал огромное терпение и настойчивость, он много и тяжело работал… Очевидно, что-то было не так с научными принципами или с тем, как профессор их применял».

Единственным человеком, чья репутация не пострадала, был Чарльз Мэнли. Лэнгли так и не оправился от неудачи и унижений и скончался через три года, в 1906 году.

О том, что произошло, в Китти Хок узнали от Орвилла. Новость появилась утром 9 декабря, когда он выехал из Дейтона с новыми твердыми стальными валами винта. Ожидая поезд на вокзале, он купил газеты, в которых рассказывалось обо всех деталях случившегося.

Ни один из братьев не делал критических или унизительных замечаний в адрес Лэнгли. Напротив, они выразили уважение и благодарность за участие, которое он принял в их работе. Простое знакомство с главой Смитсоновского института, наиболее выдающейся научной организации в Америке, который верил в возможность для человека совершать полеты, послужило для братьев стимулом в работе, отмечал Уилбур в письме к Октаву Шанюту, написанном через несколько лет.

Что касается непосредственно деятельности Лэнгли, его успехов и неудач, то Уилбур считал, что, «наверное, слишком

рано давать им оценку, но если отрешиться от всего этого, то можно сказать, что благодаря своей миссионерской работе и примеру, который он подавал другим, он внес огромный вклад в наше дело.

Он обладал такими интеллектуальными способностями и моральными качествами, что влиял на историю. Когда большинство ученых считало, что работать в области аэронавтики постыдно, он увидел открывающиеся здесь возможности и ему хватило силы духа не побояться стать предметом насмешек публики и сожалений своих друзей. Он заслуживает большей благодарности, чем получил».

Отношение к Лэнгли со стороны прессы и некоторых его друзей-профессионалов было «постыдным», говорил Уилбур. «Его деятельность не заслуживает брани и не требует извинений».

III.

Орвилл прибыл в Китти Хок в полдень пятницы 11 декабря и вместе с Уилбуром провел вторую половину дня за распаковкой «вещей». В субботу ветер был слишком слабым, чтобы попробовать стартовать с ровной площадки. Воскресенье они провели как обычный выходной, так, как могли бы провести дома – читая и общаясь с соседями. В данном случае это был Адам Этеридж со спасательной станции: вместе с женой и детьми он заглянул поздороваться и поглядеть на новую машину, о которой все так много говорили.

Днем в понедельник, 14 декабря, все работы были закончены. С помощью Джона Т. Дэниелса, дюжего человека, который выглядел так, будто может поднять дом, и еще двух мужчин со спасательной станции братья оттащили аппарат весом 274 килограмма на 400 метров, к Большому холму, на склоне которого они построили 18-метровые рельсы.

Когда мотор «Флайера» взревел, несколько местных мальчишек, увязавшихся за братьями, так перепугались, что опрометью кинулись прочь с холма.

Все было установлено и подогнано. Они не устраивали споров и долгих дискуссий о том, кто взлетит первым. Они просто бросили жребий. Уилбур выиграл и пробрался между винтами и расчалками на свое место позади двигателя. Он лег на живот, его бедра лежали теперь в обитой изнутри «люльке», с помощью которой, двигая корпусом, он мог управлять круткой плоскостей. Голова была поднята, и он смотрел вперед сквозь руль высоты, который отвечал за подъем и спуск аппарата.

Орвилл взялся за вертикальную стойку на правом конце плоскости, приготовившись помочь сохранить устойчивость всей конструкции, когда она начнет движение по рельсам.

Затем они сдвинулись с места. Орвилл бежал так быстро, как только мог, держась за стойку, пока это было возможно.

Но в самом конце рельсов Уилбур допустил ошибку. Потянув сильнее, чем нужно было, руль высоты, он направил «Флайер» вверх под слишком большим углом. Чтобы скомпенсировать это, он сразу же перенаправил машину вниз, но опять-таки чересчур резко, и она рухнула на песок в трех десятках метров от конца направляющей.

Братья ликовали. Мотор, система запуска – все сработало надежно. Повреждения были минимальными. Единственной проблемой стала ошибка Уилбура в принятии решения, вызванная отсутствием опыта управления такими аппаратами, о чем он сообщил присутствующим, а также рассказал Кэтрин и епископу в письме.

На ремонт ушло два дня. Машина была готова ближе к вечеру 16 декабря. Пока они устанавливали ее на рельсы перед домом, проверяя окончательные регулировки, подошел незнакомец, оглядел машину и спросил, что это такое.

«Когда мы сказали ему, что это летательный аппарат, он спросил, собираемся ли мы летать [писал потом Орвилл]. Мы сказали, что собираемся, как только будет подходящий ветер. Он смотрел на нее еще несколько минут и затем, стараясь быть вежливым, заметил, что, похоже, она будет летать, если будет "подходящий ветер"».

Братья удивились – под «подходящим ветром» этот человек определенно подразумевал что-то вроде недавнего урагана, когда скорость ветра достигала 120 километров в час.

Утром в четверг, 17 декабря, после того как братья повесили на стене своего ангара, выходящего на спасательную станцию, белую простыню – сигнал того, что им требуется помощь, пришли только пять человек. Многие, как объяснял потом Орвилл, видимо, не захотели «являться в этот холодный декабрьский день только для того, чтобы увидеть, как летательный аппарат опять не полетит, – так они думали».

Но те, кто пришел, думали иначе. «Мы видели, как планер летал без мотора, – вспоминал Джон Т. Дэниелс, – и когда эти ребята установили на него мотор, мы поняли, что они точно знают, что делают».

Со спасательной станции вместе с Дэниелсом пришли Адам Этеридж и Уилл Даф. Также были У. Бринкли, владелец молочной фермы в городке Мэнтио, и Джонни Мур, юноша лет 18, который случайно оказался неподалеку, и его заинтересовала странно выглядящая штуковина.

Дэниелс, известный шутник, сказал ему, что это машина для ловли уток. Он объяснил, что Орвилл может в любую секунду взлететь в воздух и оказаться над заливом, в котором плавали сотни этих птиц, сбросить на них огромную сеть и поймать всех. Юноша решил остаться и понаблюдать.

Билл Тэйт в этот раз отсутствовал – он уехал в Элизабет-сити, о чем потом очень сожалел.

День выдался на редкость холодным. Близлежащие пруды покрылись льдом. С севера дул сильный порывистый ветер. «Обычно дует ветер», – напоминал Уилбур своим слушателям в Чикаго в июне. Ветер дул почти как время шторма – его скорость достигала 32–43 километров в час, что было далеко от идеала. Проблема во время сильного ветра заключалась не в том, что было трудно лететь, а в сохранении устойчивости в полете.

Вспоминая этот эпизод через много лет, Орвилл будет удивляться «безрассудной попытке полететь на новой непроверенной машине в таких условиях».

Все вместе они перетащили «Флайер» на направляющую дорожку – четыре бруса длиной 4,5 метра и сечением 0,6 на 1,2 метра, покрытых полосами металла, – проложенную на этот раз на плоской площадке в 30 метрах западнее лагеря в направлении на север-северо-восток прямо навстречу ледяному ветру.

Когда все было на месте и готово к взлету, Уилбур и Орвилл отошли на несколько шагов от остальных и некоторое время стояли, негромко переговариваясь, под необъятным сумрачным небом. На них были темные кепи и такие же темные зимние куртки, под которые они надели свои обычные белые сорочки с накрахмаленными белыми воротничками и темными галстуками. Они выглядели так, будто находятся в Дейтоне и остановились зимним утром на углу, чтобы перекинуться парой слов.

Пятеро помощников молча наблюдали за ними, стоя в стороне. Они сделались «очень серьезными, – вспоминал Джон Т. Дэниелс. – Никто не испытывал желания заговорить».

Поскольку три дня назад жребий вытянул Уилбур, сегодня была очередь Орвилла. Они пожали друг другу руки, словно прощаясь. После этого Уилбур подошел к остальным и попросил их не смотреть так угрюмо, а, наоборот, подбодрить Орвилла.

«Мы попытались, – сказал Дэниелс, – но получился довольно слабый возглас, в котором не чувствовалось воодушевления».

После 1900 года, когда Уилбур отправился в первую поездку в Китти Хок, взяв с собой фотоаппарат как часть обязательного оборудования, братья все больше интересовались фотоделом и считали его важным элементом летных экспериментов. Они даже начали торговать фотоаппаратурой в веломагазине. В 1902 году они сделали одно из главных своих вложений, купив за 55,55 доллара лучший из доступных аппаратов – большую американскую фотокамеру «Гундлах Корона V», в которой использовались стеклянные пластинки 12,7 на 17,8 сантиметра и пневматический затвор. Рано утром 17 декабря Орвилл установил «Корону» на деревянной треноге примерно в 9 метрах от края рельсов и поручил Дэниелсу сжать резиновую грушу, чтобы затвор сработал в тот момент, когда «Флайер» будет пролетать мимо этой точки.

Теперь же Орвилл расположился, лежа на животе у рычагов управления, как это делал Уилбур, а сам Уилбур встал справа у конца нижней плоскости, готовый помочь машине сохранить устойчивость, когда она двинется вниз по рельсам. Шли минуты, пока разогревался двигатель. Позже братья подчеркивали, что никто ранее «не был знаком» с поведением машины и ее механизмов управления.

Ровно в 10.35 Орвилл отпустил веревку, удерживавшую «Флайер», и аппарат двинулся вперед, но не очень быстро, потому что дул сильный встречный ветер. Поэтому Уилбур, державший левой рукой крыло, не испытывал никаких трудностей.

В конце направляющей «Флайер» поднялся в воздух, и Дэниелс, который никогда до сих пор не имел дела с фотокамерой, щелкнул затвором, сделав одну из самых важных с точки зрения истории фотографий.

Полет, по словам Орвилла, был «крайне неспокойным». «Флайер» поднялся, резко снизился, снова набрал высоту, подпрыгнул, как необъезженный жеребец, когда зацепил одним крылом песок. Он преодолел расстояние в 36,5 метра, менее половины длины футбольного поля. Общая продолжительность пребывания в воздухе составила приблизительно 12 секунд.

«Вы боялись?» – спрашивали Орвилла.

«Боялся? – с улыбкой переспрашивал он. – На это не было времени».

«Это был полет продолжительностью всего лишь 12 секунд, – скажет он впоследствии, – и это был неуверенный, неровный, виляющий полет, но, в конце концов, это был настоящий полет».

Машину подняли и вернули на точку старта, после чего все сделали короткий перерыв, чтобы согреться в лагере.

Около 11 часов ветер несколько ослаб. Настала очередь Уилбура, который «пролетел как птица» 53 метра. За ним снова последовал Орвилл, одолевший 61 метр. Затем, около полудня, во время четвертой попытки, Уилбур пролетел по воздуху немногим более 260 метров за 59 секунд.

У них ушло на это четыре года. Они преодолевали бури, аварии, одно разочарование за другим, терпели безразличие и насмешки публики и тучи кровожадных москитов. Чтобы добраться до своего испытательного полигона в песчаных дюнах и вернуться в Дейтон, им пришлось совершить пять поездок (включая возвращение Орвилла домой, чтобы раздобыть более крепкие валы винта), преодолев на поезде 11 265 километров. И все это ради того, чтобы пролететь немногим более 260 метров. Но ничто из этого не имело значения. Они сделали это.

Потом были разговоры о том, чтобы полететь снова или даже попытаться долететь до метеорологической станции на пляже. Но внезапный порыв ветра подхватил «Флайер» и потащил его по песку «как зонт, который вывернуло наружу и унесло ветром», – вспоминал потом Джон Т. Дэниелс.

Он стоял, держась за стойку одного из крыльев. Неожиданно оказалось, что Дэниелс запутался в тросах, а «машину понесло по пляжу в сторону океана, она коснулась земли сначала одним концом, потом другим, она катилась все дальше и дальше, а я запутывался все сильнее и сильнее» – 270-килограммовую машину и 90-килограммового Дэниелса несло ветром так, будто они не весили ничего.

Когда машина замерла на мгновение, Дэниелсу удалось выпутаться. («Он лишь чудом спасся, – писал впоследствии Орвилл, – так как застрял в двигателе и цепях».) «Я не слишком пострадал. Но у меня было много ссадин и царапин, и я был так напуган, что в течение нескольких минут не мог нормально идти», – рассказывал Дэниелс. Братья «подбежали ко мне, подергали меня за руки и за ноги, ощупали ребра и сказали, что переломов нет. Они тоже выглядели испуганными». С этого дня Дэниелс мог с гордостью утверждать, что выжил в первом в истории авиационном происшествии.

«Флайер» был сильно поврежден, почти все нервюры сломаны, направляющие погнулись, стойки крыльев разлетелись на части. Мысли еще об одном полете пришлось оставить.

Дэниелс и остальные попрощались и пошли на спасательную станцию. Уилбур и Орвилл приготовили и съели небольшой ланч, вымыли посуду и пешком отправились за 6,5 километра на

метеостанцию в Китти Хок, чтобы отправить телеграмму домой.

День в Дейтоне выдался облачным и очень морозным, повсюду уже лежал снег. Совсем стемнело, когда Кэрри Кэйлер, которая готовила ужин на кухне дома номер 7 по Хоторн-стрит, услышала звонок в дверь. Человек из «Вестерн Юнион» вручил ей телеграмму, за которую она расписалась и отнесла наверх епископу.

Спустя несколько минут он спустился с довольным видом вниз и совершенно спокойным голосом сказал ей: «Что же, они совершили полет».

В телеграмме говорилось:

```
УСПЕХ ЧЕТЫРЕ ПОЛЕТА ЧЕТВЕРГ УТРОМ
ВСЕГО ПРОТИВ ВЕТРА ДВАДЦАТЬ ОДНУ МИЛЮ
СТАРТОВАЛИ ТОЛЬКО ПОМОЩЬЮ ДВИГАТЕЛЯ
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ В ВОЗДУХЕ ТРИДЦАТЬ ОДНА МИЛЯ
САМЫЙ ДЛИННЫЙ 57 СЕКУНД СООБЩИ ПРЕССЕ
ДОМОЙ К РОЖДЕСТВУ
ОРЕВЕЛЛ РАЙТ
```

(Из-за ошибок при передаче 59 секунд превратились в 57, и имя Орвилла тоже написали неверно.)

Кэтрин вернулась из школы, прочитала телеграмму и велела Кэрри подождать с ужином, пока она сходит и расскажет все Лорину.

Вне всякого сомнения, это был успех. И даже больше того. Произошедшее в тот день в 1903 году на ветреных и холодных Внешних отмелях стало одним важнейших моментов в истории, началом таких перемен для всего человечества, которых никто из присутствовавших не мог даже представить. С помощью своей самодельной машины Уилбур и Орвилл Райты, несомненно, доказали, что человек может летать, и если мир еще не знал об этом, то они знали.

Произведенные ими в то утро полеты стали первыми в истории, когда пилотируемый летательный аппарат самостоятельно поднялся в воздух, пролетел какое-то расстояние без потери скорости и приземлился в точке, расположенной на той же высоте, на которой он стартовал.

Братья Райт были людьми такого склада, что ни один из них не сказал ни слова о разительном контрасте между их успехом и полным провалом Сэмюела Лэнгли, случившимся несколькими днями раньше, и это делает то, чего они добились исключительно своими силами, еще более значимым. Ведь проект Лэнгли обошелся почти в 70 000 долларов, бóльшую часть которых составили общественные средства, в то время как полная сумма расходов Райтов на их эксперименты с 1900 по 1903 год, включая материалы и поездки в Китти Хок и обратно, не превысила 1000 долларов и была целиком взята из скромной прибыли от их велосипедного бизнеса.

Из людей, оказавшихся свидетелями событий, происходивших утром 17 декабря у Килл-Дэвил-Хиллз, наиболее ярко о своих ощущениях рассказывал Джон Т. Дэниелс. «Сейчас я люблю вспоминать об этом, – говорил он в интервью спустя несколько лет. – Мне нравится думать о том первом самолете, о том, как он поднялся в воздух, быстрый как птица. Не думаю, что я видел что-то более красивое в своей жизни».

Но Дэниелс подчеркивал также, что ничего этого никогда не случилось бы, если бы эти двое не были самыми «работоспособными ребятами», которых он знал:

> «Они полетели не благодаря удаче, за этим стоят тяжелая работа и здравый смысл; они вложили в эту идею сердце, душу и всю свою энергию, и они верили».

Разбирая разбитый «Флайер» и упаковывая его в ящики для транспортировки в Дейтон, братья были «абсолютно уверены» в том, что справились с проблемой полета на аппарате с двигателем. Но они понимали также как никто другой, сколько им еще предстоит сделать, сколько усовершенствований нужно внедрить, сколько им самим необходимо узнать и что все это придет только с опытом.

«Флайер» отправился на хранение в Дейтон. Больше он никогда не будет летать.

Глава 6
Хаффман-Прейри

Я нашел их на пастбище… Те, кто случайно видел их эксперименты, наверное, думали, что это всего лишь очередные Дариусы Грины, но я сразу понял, что передо мной настоящие первооткрыватели, которые сделали для человечества то же, что Колумб, когда открыл Америку.

Амос Рут

I.

В семье было заранее согласовано, что если Уилбур и Орвилл добьются успеха в Китти Хок, то Лорин немедленно известит об этом местные газеты и агентство «Ассошиэйтед пресс». Поэтому, как только Кэтрин принесла Лорину телеграмму об «УСПЕХЕ», он отнес ее редактору отдела городских новостей газеты «Дейтон дейли джорнал» Фрэнку Тьюнисону, который также был представителем «Ассошиэйтед пресс».

Тьюнисон прочитал телеграмму и не выразил ни малейшего интереса. «Пятьдесят семь секунд, да? – спросил он. – Вот если бы это было пятьдесят семь минут, тогда это могло бы быть информационным поводом».

На следующий день в «Джорнал» не было ни слова об этой истории, хотя она была отмечена в короткой заметке на внутренней полосе в «Дейтон дейли ньюс». В целом по стране о достижении братьев стало известно из полного неточностей материала на первой полосе норфолкской газеты «Вирджиниан пайлот» под крупным заголовком «ЛЕТАЮЩАЯ МАШИНА ПРОЛЕТЕЛА ТРИ МИЛИ В ОБЪЯТИЯХ СИЛЬНОГО ВЕТРА НАД ХОЛМАМИ И ВОЛНАМИ В КИТТИ ХОК НА ПОБЕРЕЖЬЕ КАРОЛИНЫ».

Днем, отправляя телеграмму на метеостанцию в Китти Хок, братья особо обратили внимание дежурного оператора Джозефа Дошера на конфиденциальность ее содержания. Когда оператор на станции в Норфолке спросил, может ли он поделиться новостью с другом из «Вирджиниан пайлот», братья с помощью

Дошера ответили: «КАТЕГОРИЧЕСКИ НЕТ».

Но это не помогло. Из содержавшейся в телеграмме скудной, но достоверной информации редакторы «Вирджиниан пайлот» состряпали почти полностью выдуманный материал. В нем говорилось, что машина Райтов была запущена с платформы и летала на высоте 18 метров. Писали также, что она была оснащена двумя винтами с шестью лопастями, причем «один расположен под корпусом с тем, чтобы создавать *подъемную силу*, когда машина находится в движении, а другой установлен горизонтально между серединой и задней частью машины и предназначен для создания направленного вперед импульса». Первым историческим высказыванием Уилбура после трех миль полета, сообщала газета, было «Эврика!».

Вариации этого материала появились в «Вашингтон пост», «Чикаго трибьюн», «Нью-Йорк таймс», «Цинциннати инквайрер» и других изданиях, но никаких последствий это не возымело.

Однако в Бостоне два бизнесмена, братья Годфри и Сэмюел Кабот, представители известного семейства Кабот, сразу оценили значение произошедшего. Годфри написал Райтам письмо, в котором поздравил их и попросил рассказать все более подробно. Через несколько дней он получил ответ. Будучи более чем удовлетворен прочитанным, 31 декабря он отправил письмо сенатору от штата Массачусетс Генри Каботу-Лоджу, своему дальнему родственнику, который считался близким другом президента Теодора Рузвельта.

> «Мне кажется [писал Кабот], что это вполне можно назвать началом эры полетов человека в воздухе без помощи воздушных шаров. Мне представляется, что было бы крайне желательно, чтобы правительство Соединенных Штатов проявило интерес к этому изобретению».

Сенатор Лодж переслал письмо Кабота в Министерство обороны, но из этого ничего не вышло. Что касается реакции в самом Дейтоне, то там, похоже, вообще никто не верил в то, что братья действительно летали на своей машине.

Работа в велосипедной мастерской возобновилась без того, чтобы, как сказал Чарли Тэйлор, «танцевать джигу» по поводу достигнутого.

> «Конечно, они были довольны полетом. Но их

первые слова, обращенные ко мне, насколько я помню, были о моторе, поврежденном, когда ветер подхватил машину и перевернул ее вверх ногами… Они хотели незамедлительно получить новый мотор… Они всегда думали о том, что делать дальше, и не тратили много времени на переживания о прошлом».

Теперь братья собрались построить более тяжелую версию «Флайера» с более мощным и эффективным двигателем. Однако они не могли не думать о заработках, достаточных, чтобы покрывать расходы на мастерскую и на дом, не говоря уже о расходах на эксперименты. Чарли Тэйлор неоднократно напоминал людям: «Никаких других средств у них не было».

В первые несколько месяцев 1904 года они ремонтировали от 15 до 20 велосипедов в неделю. Кроме того, они продавали всевозможные аксессуары и принадлежности (в больших бухгалтерских книгах мастерской это называлось «всякая всячина»): шины (по 3,25 доллара за штуку), звонки (10 центов), лампочки (1 доллар), защита на педали (5 центов), спицы (10 центов), велосипедные насосы (35 центов). Кроме того, как обычно зимой, стабильный дополнительный доход приносила заточка коньков (15 центов каждый).

Продажи собственной линии велосипедов, которые приносили львиную долю доходов, не возобновлялись до апреля. Поэтому, чтобы получать достаточно денег, братьям приходилось большую часть своего времени проводить за верстаками в мастерской. Единственными наемными работниками были Чарли Тэйлор, получавший 18 долларов в неделю, и Кэрри Кэйлер, получавшая 2,5 доллара в неделю.

Чтобы сократить расходы на новый летательный аппарат, было решено, что дальнейшие экспедиции в Китти Хок со всеми сопутствующими затратами на проезд и транспортировку инструментов и материалов можно отменить и найти взамен подходящий участок земли ближе к дому и использовать его в качестве полигона. Кроме того, Уилбур и Орвилл хотели иметь под рукой Чарли Тэйлора. Наконец, они опасались, что песчаные бури Китти Хок могут привести к поломке двигателя.

Поузнавав, они выяснили, что самым подходящим «аэродромом» было мирное пастбище для коров площадью около 19 гектаров в 13 километрах северо-восточнее городка Хаффман-Прейри. В течение многих лет учитель естествознания дейтонской школы Уильям Вертнер привозил туда своих учеников, среди которых были Орвилл и Кэтрин, на выездные уроки. Возможно, эти походы, которые Орвиллу очень нравились,

повлияли на сделанный братьями выбор.

Пастбище было просторным и относительно уединенным, хотя, конечно, не сравнимым с Китти Хок с его широкими горизонтами, постоянными ветрами и почти полной изолированностью. Здесь пространство для маневра имело четко определенные границы. По краям пастбища была протянута колючая проволока и росли деревья. Кроме того, несколько деревьев росли на самом пастбище, и среди них – покрытая колючками гледичия высотой 15 метров. Само поле, рассказывал Уилбур, было усеяно холмиками, оставленными сурками, так что его можно было принять за сурковый город. В дополнение ко всему к одной из границ пастбища прилегала трасса междугородней линии электрического трамвая, соединявшая Дейтон с Коламбусом, поэтому пассажиры могли хорошо видеть все, что происходит на поле.

Братья понимали, что работа, которой им предстояло здесь заниматься, скорее всего, станет финальным этапом реализации их замысла. Здесь они должны были научиться куда большему, чем в Китти Хок. Им нужно было овладеть искусством безопасного взлета, научиться делать виражи и поворачивать на машине, оснащенной мотором с винтом, а также садиться. Поэтому, настаивал Уилбур, им необходимо было научиться приспосабливаться к обстоятельствам.

Ограниченность пространства тем более требовала умения совершать управляемые повороты. Если из-за междугородней трамвайной линии предполагалось постоянное присутствие зрителей, то она же предоставляла возможность ездить из города и обратно в город – поездка занимала 40 минут и стоила пять центов. Остановка под названием «Симмс стэйшн» была удобно расположена прямо на краю поля. Братья изучили график движения трамваев, поэтому могли просто планировать полеты на то время, когда никто не будет проезжать мимо.

Пастбище принадлежало Торренсу Хаффману, президенту дейтонского банка «Форт нэшнл бэнк», с которым Райты были знакомы. Когда они обратились к нему с вопросом, можно ли арендовать пастбище для своих целей, тот сказал, что платить за аренду не нужно, если перед полетами они будут выгонять коров и лошадей за изгородь. Хаффман хорошо относился к братьям, но принадлежал к большинству, мало верившему в их проект. «Они глупцы», – сказал он фермеру, работавшему на соседнем поле.

Между тем в каждую свободную минуту братья распиливали и строгали доски для ребер жесткости и нервюр новой машины и вместе с Чарли Тэйлором работали над двигателем.

Их племянник Милтон, который мальчиком часто

околачивался поблизости братьев, однажды скажет: «В их велосипедной мастерской и в их доме вершилась история, но она была так скрыта за кажущейся обыденностью, что я понял это только через много лет».

Весной 1904 года Уилбура и Орвилла часто можно было увидеть на поле в Хаффман-Прейри, где они косили траву или выравнивали лопатами сделанные сурками холмики земли. Когда пришло время строить ангар для сборки и хранения нового аппарата, они расположили его как можно дальше от трамвайной остановки.

Перед первым испытательным полетом братья пригласили на пастбище друзей и соседей, чтобы никто не говорил, что они ведут себя слишком скрытно. Присутствие прессы также приветствовалось, но при условии, что никто не будет фотографировать. Причины опасений братьев заключались в том, что фотографии могли быть использованы для изучения разработанных ими приборов и механизмов управления, которые отличали их машину от летательных аппаратов, построенных другими.

В понедельник 23 мая, несмотря на прошедший рано утром дождь, у Хаффман-Прейри собралось без малого полсотни зрителей. Присутствовали епископ Райт, Кэтрин, Лорин и вся семья, а также больше десятка репортеров. Однако ветер был слишком слабым, и испытательный полет пришлось отложить. Независимо от наличия мотора сила ветра все еще оставалась важным фактором.

В среду, когда зрители собрались снова, дождь заставил братьев вновь отложить испытания. На следующее утро, 26 мая, опять шел дождь. Но когда он ненадолго прекратился, братья решили «стартовать». Место пилота занял Орвилл. «Флайер II» поднялся всего на два с половиной метра и через несколько секунд после взлета сел. Что-то случилось с мотором.

Такая премьера едва ли могла вызвать восхищение или заставить замолчать сомневающихся. Репортеры, пытавшиеся рассказать хоть что-нибудь интересное, либо хвалили прочность машины, либо свободно обращались с фактами, например писали, что машина пролетела по воздуху 23 метра. Епископ Райт, наверняка наблюдавший за испытанием с куда большим волнением и интересом, чем другие присутствовавшие, отметил в своем дневнике, что Орвилл пролетел 25 футов (7,6 метра).

Позже некоторые будут утверждать, что неудача этого дня была специально подстроена, чтобы вызвать дополнительный интерес публики и прессы. Но это представляется абсурдом, если принять во внимание характер братьев и тот факт, что в течение

последующих трех месяцев у них почти ничего не получалось.

10 июня машина упала из-за ошибок пилотирования. В другой день во время посадки был сильно поврежден хвост. 2 августа Уилбур сделал запись о своем полете: «Во время старта сломался рычаг управления хвостом». На следующий день «запутались тросы», соединявшие хвост с рычагом управления. 5 августа Орвилл «врезался в землю при взлете». 8 августа Уилбур во время отрыва от «взлетной полосы» задел крылом землю. Через два дня был разбит руль высоты и сломан винт. Создавалось впечатление, что они, как выразился Уилбур, «немного утратили» навык полетов.

> «В этих многочисленных испытаниях не было ничего захватывающего, – вспоминал учитель естествознания Вертнер, предложивший братьям помощь в работе с „их большой белой птицей“, как он называл их новую машину, – но Уилбур не терял способности ободряюще шутить после очередной поломки упрямого мотора или чего-нибудь еще… Их настойчивость, их вера в конечный успех, их уважение друг к другу можно было бы счесть удивительными, но они были из хорошей семьи и хорошо воспитаны. Свои полеты они всегда совершали по очереди, и после каждого испытания оба изобретателя обсуждали его друг с другом наедине и всегда вырабатывали новые идеи. Они постепенно и неуклонно приближали момент, когда будет возможен длительный полет, потому что машина, способная самостоятельно продержаться в воздухе две минуты, возможно, сможет находиться там и час, если все пойдет, как намечалось».

Наконец, 13 августа, к их крайнему удивлению, Уилбур пролетел больше 300 метров, что было намного больше, чем во время всех их полетов в Китти Хок, и в пять раз дальше, чем они до сих пор смогли пролететь в Хаффман-Прейри.

«Слышали, чем они там занимаются?» – говорили люди в городе. «Да», – обычно звучало в ответ, и разговор переходил на другие темы. Мало кто проявлял интерес к этой теме и к двум братьям, которым предстояло стать величайшими героями Дейтона на все времена. Даже те, кто сидел в вагонах междугороднего трамвая, казалось, не обращали никакого внимания на то, что видели, проезжая мимо, и на самих братьев, которые ехали на свое летное поле или возвращались в город в том же вагоне, мало чем отличаясь от остальных пассажиров.

Исключение составлял Лютер Берд, главный редактор «Дейтон джорнал», который ездил на трамвае как раз до «Симмс

стэйшн», так как периодически вел занятия в расположенной неподалеку школе. «Я дружески беседовал с ними и всегда был вежлив, – вспоминал потом Берд, – потому что отчасти сочувствовал им. Они казались доброжелательными и скромными молодыми людьми, но при этом, пренебрегая своим бизнесом, тратили свое время на эту глупую летающую машину».

Больше того, они рисковали своими жизнями и знали об этом. Во время полета 24 августа машина, которой управлял Орвилл, была подхвачена неожиданным порывом ветра и врезалась в землю на скорости 48 километров в час. И хотя обошлось без переломов, Орвилл получил такие ушибы и синяки, что не мог летать в течение месяца.

Там, где для экспериментов с «аэродромом» Сэмюелу Лэнгли требовался хоть какой-нибудь ветер, Райты нуждались в сильном ветре. Чтобы обходиться в Хаффман-Прейри без того, что в избытке имелось в Китти Хок, требовалось придумать, как, по выражению Уилбура, «обрести независимость от ветра». Решение должно было быть одновременно простым и дешевым, и, как обычно, они нашли его.

Братья сконструировали и построили собственную «пусковую установку» – катапульту, приводившуюся в действие силой тяжести. Она представляла собой башню высотой шесть метров, сделанную из четырех деревянных шестов и формой напоминавшую буровую вышку. На ее вершине на пропущенном через блок тросе висели металлические гири общей массой 726 килограммов. Остальная часть троса шла от основания башни к блоку на краю направляющей, а затем к еще одному блоку. Далее трос проходил назад к точке старта, где был закреплен на носу «Флайера», установленного на рельсах на большой велосипедной втулке.

С помощью упряжки лошадей братья затащили гири на верхнюю точку башни. Когда все будет готово, пилот отпустит трос, гири упадут, машина начнет быстро двигаться к краю направляющей и затем взлетит в воздух на скорости, намного превышающей ту, которая достигалась при попытке взлета только с помощью мотора.

7 сентября, при почти полном отсутствии ветра, Уилбур впервые испытал новую катапульту, стартовав с помощью гирь массой всего 90,7 килограмма. К концу дня, добавив еще 181 килограмм, он смог взлететь без проблем и пролетел большее расстояние, чем когда-либо прежде. А через восемь дней, 15 сентября, он не только пролетел целых 800 метров, но и впервые сумел совершить разворот, что было огромным достижением.

Ни один репортер не потрудился приехать, чтобы взглянуть

на это. Публика тоже не проявляла большого интереса. Казалось, что, за небольшим исключением, он отсутствовал вовсе. Никого не волновали чудеса, происходившие в окрестностях Дейтона, никто не испытывал ни малейшего любопытства по этому поводу.

Никто не оценил ни гений братьев, ни их мастерство и мужество, без которого нельзя преуспеть в таком рискованном деле. За пять месяцев Райты совершили не меньше 50 полетов над пастбищем у Хаффман-Прейри, и Чарли Тэйлор, который всегда присутствовал там на случай поломки мотора, говорил потом, что каждый раз, когда он видел, как кто-то из братьев направляется к катапульте, у него возникало чувство, будто он видит его живым в последний раз. Что касается Уилбура и Орвилла, то им страх, казалось, был неведом.

Издатель «Дейтон дейли ньюс» Джеймс Кокс написал в своей автобиографии, что помнит «приходившие в наш офис сообщения о воздушном корабле, который летает над Хаффман-Прейри… но сотрудники нашего отдела новостей не верили этим историям. Они так и не потрудились съездить туда». Сам Кокс, впрочем, тоже.

Когда редактора отдела городских новостей газеты Дэна Камлера позже спросили, почему о столь важных событиях, происходивших совсем неподалеку, так долго ничего не сообщалось, он после некоторого колебания ответил: «Думаю, правда в том, что мы оказались непроходимыми тупицами».

II.

В сентябре того же года на северо-востоке штата Огайо невысокий пожилой человек сел в автомобиль и отправился за 320 километров в Хаффман-Прейри по приглашению братьев Райт, чтобы оценить прогресс, которого они добились. Такую же поездку он уже совершал летом.

Этим пожилым человеком был Амос Рут из Медины, городка, расположенного немного южнее Кливленда. Всегда опрятно одетый, с коротко подстриженной седой бородой, он был не выше 160 сантиметров ростом, но его энергия и любознательность были поистине безграничны. Казалось, ничто не ускользает от взгляда его карих глаз.

Амос родился в 1869 году в бревенчатой хижине, а в возрасте 30 лет начал свой бизнес – производство и продажу товаров для пчеловодства – и вскоре стал известен в Огайо под прозвищем Пасечник. На момент той поездки ему было 64 года, он был очень богат, счастливо женат, имел пятерых детей, а также и внуков.

Кроме того, он активно интересовался самыми разными вещами. Как говорилось в статье, опубликованной в газете округа Медина, Амос Рут был переполнен энтузиазмом и неуемным желанием «увидеть, как это работает». Ему нравились часы, ветряные мельницы, велосипеды, всевозможные машины и особенно его «олдсмобил ранэбаут»[5]. Казалось, для него не было большего счастья, чем в любое время года ездить на этом автомобиле.

«Хотя я люблю лошадей [писал он], я не испытываю удовольствия, ухаживая за ними. Мне не нравится запах конюшни. Мне не нравится быть обязанным чистить лошадь каждое утро, и я не люблю запрягать ее зимой… На то, чтобы запрячь лошадь, уходит время, а автомобиль готов ехать немедленно. Он никогда не устает, и на нем добираешься до цели быстрее, чем на любой лошади».

Что касается «олдсмобила», то Амос любил говорить, что при цене в 350 долларов он стоит меньше, чем лошадь с экипажем.

Кроме того, Амос Рут был глубоко религиозен, преподавал в воскресной школе, активно поддерживал движение трезвенников и с удовольствием доносил до читателей свои мысли и идеи по этой и множеству других тем в колонке, которую вел в отраслевом журнале для пчеловодов, издававшемся его компанией.

Именно он, «пасечник» из Огайо, единственный из всех оценил гений братьев Райт и огромное значение их летательного аппарата. Амос Рут точно и подробно описал все, что происходило на его глазах в Хаффман-Прейри, но не в дейтонских газетах, которые в итоге перепечатали эту историю, не в «Чикаго трибьюн», «Нью-Йорк таймс» или «Сайентифик американ», а в собственном журнале по пчеловодству.

Он начал переписываться с Райтами в феврале. «Надеюсь, вы извините меня, друзья, за то, что я позволил себе обратиться к вам. Разрешите мне коротко сообщить: всю свою жизнь я считал, что летающая машина должна быть основана на принципе полета воздушного змея». Рут писал также, что очень хочет из первых рук узнавать об их экспериментах и обещает никогда «не заимствовать ни одну из их идей».

В ответ братья написали, что дадут ему знать, когда новая машина будет готова к испытаниям. На протяжении весны и начала лета, ожидая новостей от братьев, Рут продолжал писать им: «Пожалуйста, простите меня, друзья, но мне так не терпится увидеть этот воздушный корабль, что я едва сплю по ночам».

Когда в середине августа пришло долгожданное письмо, Амос Рут немедленно отправился в Дейтон на своем «ранэбауте» – учитывая состояние дорог, это было довольно рискованное путешествие. Он приехал тогда, когда машина Райтов функционировала плохо – определенно не так, как они хотели. Но для Рута зрелище настоящего полета стало «одним из самых ярких впечатлений в жизни», как он сказал братьям в знак благодарности.

Он пообещал, что не расскажет ни слова об увиденном в Хаффман-Прейри в своем журнале, и сдержал слово, описав только поездку на автомобиле.

«В ходе недавнего 400-мильного путешествия по Огайо, – сообщал Рут, – я проехал через Эшленд, Мэнсфилд, Мэрион, Делавэр, Мэрисвилл, Спрингфилд, Дейтон… так много городов, что теперь я едва ли смог бы отличить один от другого». Он рассказал, как ему удалось не задавить ни одну из многочисленных кур, попадавшихся на дороге, и не перепугать ни одну лошадь. Он написал, что через каждые 10–15 миль должен был заливать в двигатель свежую воду, и толпы народа собирались всякий раз, когда он останавливался, чтобы сделать это или заправиться. А также описал разбитые улицы и грязные дороги, которые попадались по пути, но в конце не смог удержаться, чтобы не добавить:

«И между прочим, мы уже, по крайней мере до какой-то степени, можем не замечать не только грязных дорог, но и дорог вообще, мы *поднимаемся в небо*, причем не с помощью воздушного шара. Но в данный момент я не имею права рассказать все, что мне известно об этом».

На второй неделе сентября пришло сообщение от Райтов о том, что Рут должен срочно приехать. Он прибыл в Дейтон во вторник 20 сентября 1904 года, в день, когда Уилбур сделать то, чего прежде не делал никто в мире. Он совершил на машине с мотором круг в воздухе.

Орвилл, который все еще восстанавливался после августовской аварии, наблюдал за происходящим со стороны вместе с Рутом и Чарли Тэйлором. Как видно, больше никого в Хаффман-Прейри не было.

«Милосердный господь дозволил мне стать тем, кто принесет великому и огромному миру известие об изобретении, которое может превзойти электромобили, автомобили… и… возможно, займет место в одном ряду с телефоном и беспроволочным телеграфом», – этими словами начал Рут свой рассказ об увиденном.

Но прежде чем перейти к описанию события, свидетелем

которого он стал, Рут подчеркнул, что братья Райт не просто любители всевозможных механизмов, а люди, интересующиеся «современным развитием науки и искусства». Он был «потрясен» богатством их библиотеки. Кроме того, из разговоров с ними Рут сделал вывод, что они «прекрасно знакомы не только с современной наукой, но и с достижениями прошлого». Амос Рут оказался первым, кто понял, насколько Уилбур и Орвилл были «масштабнее», чем их представляли даже те относительно немногие люди, которые задумывались над этим.

Они были не просто «очередными Дариусами Гринами», подчеркивал Рут, а «первооткрывателями», сделавшими для человечества не меньше, чем Колумб.

В своей колонке от 20 сентября он описал, как Уилбур принял лежачее положение, чтобы сопротивление воздуха было меньше, как прогревался двигатель и как, когда все было готово, сработало «что-то вроде камеры запуска» (катапульта) и машина оказалась в воздухе.

Самолет летел низко, не поднимаясь над землей выше 6–7 метров. «Меня удивила скорость, и я был потрясен превосходной подъемной силой». Затем самолет развернулся и полетел прямо на Рута. Испытывая те же чувства, какие испытал Джон Т. Дэниелс после наблюдения за первым полетом в Китти Хоук, он написал:

> «Когда аппарат развернулся и подлетел почти к месту старта, я был прямо перед ним, и я сказал тогда, и думаю так до сих пор, что это было одно из грандиознейших, если не самое грандиозное, что я видел в жизни».

Самолет по-прежнему летел низко, и Орвилл, который стоял рядом с Рутом, предложил тому отойти в сторонку из опасения, что машина может неожиданно упасть.

Самому Руту зрелище приземляющегося самолета показалось не менее захватывающим:

> «Когда мотор выключен, аппарат спокойно планирует и приземляется на нечто, очень напоминающее легкие полозья, как у санок, скользя по заросшей травой земле перч [5,03 метра] или чуть больше. Когда нужно снизить скорость перед приземлением, вы немного поднимаете нос. Аппарат начинает забираться вверх до тех пор, пока скорость не упадет, ну а затем, при мастерском управлении, он может быть посажен легко, как перышко».

«Мастерское управление» поражало. Это была не просто единственная в своем роде машина на земле, писал Рут, но к тому же не было никого, «кроме этих двоих, кто научился бы так управлять ею».

Когда Колумб открыл Америку, он не знал, к каким последствиям это приведет, делал вывод Рут. Даже «самый смелый энтузиаст» не мог бы это предвидеть. «Подобным образом и эти два брата не имеют ни малейшего представления о том, что их открытие принесет детям человеческим».

Что касается Хаффман-Прейри, то с того дня это место, по мнению Рута, стало историческим. Здесь человек и его машина «научились летать, подобно птенцу, который, выбравшись из гнезда, на практике учится использовать свои крылья».

Амос Рут нарисовал удивительное будущее, которое уже не за горами, «когда нам не нужно будет заботиться о хороших дорогах и железнодорожном транспорте, мостах и всем прочем, стоящим огромных денег. Имея такие машины, мы попрощаемся со всем этим. Чистое свободное небо, простирающееся над всей землей и на многие мили над нами, – вот наш учебный полигон… Когда вы увидите один из этих грациозных аппаратов, проплывающий у вас над головой и над вашим домом, что, как я ожидаю, произойдет уже в недалеком будущем, то посмотрим, не согласитесь ли вы со мной в том, что летающая машина – это один из самых благодатных и драгоценных Божьих даров».

В декабре Рут вновь приехал в Дейтон – на этот раз на поезде – и встретился с Райтами в доме 7 по Хоторн-стрит, чтобы прочитать до публикации то, что он написал. Очевидно, все прошло хорошо. Ни о предложенных братьями изменениях, если они и были, ни об их комментариях ничего не известно.

Нет никаких объяснений, почему они так доверяли Амосу. Но очевидно, что у них было много общего. Когда Рут начинал свой пчеловодческий бизнес, его тоже считали чудаком. Его идеи принесли успех только благодаря тщательному изучению предмета. Важно и то, что начиная с их первой встречи в августе он показал себя человеком, верным своему слову, и всегда был готов к сотрудничеству ради того, чтобы написанный им материал оказался максимально точен.

Как и их отец, Рут был человеком строгих религиозных убеждений, и это понравилось епископу Райту. В своем дневнике он записал: «Кажется, мистер Рут настоящий джентльмен».

Наконец, помимо всего прочего, Уилбур и Орвилл с первой встречи с Рутом могли понять, что он относится к ним искренне и его вера в возможность человека летать так же сильна, как у них.

Когда в январе 1905 года статья Рута появилась в его

пчеловодческом журнале, он отправил копию редактору «Сайентифик американ», отметив, что ее можно перепечатать бесплатно. Редактор не обратил на нее внимания. А в опубликованной в газете ровно через год статье «Аэроплан Райтов и его сказочные свойства» автор выразил явные сомнения:

> «Если такие сенсационные и чрезвычайно важные эксперименты проводятся совсем не в труднодоступной части страны и их тема вызывает значительный интерес почти у каждого, то возможно ли поверить в то, что предприимчивый американский репортер, который, как хорошо известно, войдет в дом через печную трубу, если перед его носом закроют дверь… не разузнал об этом все что можно и не опубликовал… давным-давно?»

Очевидно, мысль о том, что именно Амос Рут оказался таким «предприимчивым репортером», редактору в голову никогда не приходила.

Братья, со своей стороны, не стали возмущаться и высказываться публично. «Если они не верят нашим словам и словам многочисленных свидетелей, – написал Уилбур, – не думаю, что их удастся убедить до тех пор, пока они не увидят полет собственными глазами».

III.

В октябре, через месяц после визита Амоса Рута, возникли первые признаки того, что по другую сторону Атлантики есть те, кто, в отличие от американской прессы и правительства Соединенных Штатов, питает интерес к достижениям братьев Райт. В Дейтоне появился офицер подразделения аэростатов Британской армии подполковник Джон Кэппер, который без колебаний сообщил братьям, что приехал по заданию своего правительства.

Не выражая пока большого желания взять подполковника с собой в Хаффман-Прейри, они показали ему фотографии последних полетов. Но самое большое впечатление на посетителя произвели сами братья Райт, и он порекомендовал им сделать предложение о продаже своего «Флайера II» британскому правительству.

Они не хотели соглашаться отчасти из-за того, что не были пока «готовы подумать о том, что будем делать с нашим детищем», – поделился Уилбур с Октавом Шанютом. Кроме того, им, патриотически настроенным американцам, не хотелось

предлагать аэроплан иностранному правительству, не предоставив первый шанс собственной стране.

9 ноября, в честь убедительной победы на выборах президента Теодора Рузвельта, Уилбур пролетел почти четыре круга над полем у Хаффман-Прейри. Затем, на третий день нового, 1905 года, он заехал к вновь избранному местному конгрессмену, республиканцу Роберту Невину, чтобы разъяснить ситуацию. Невин предложил Уилбуру обратиться к министру обороны Уильяму Тафту.

В письме, датированном 18 января и подписанном Уилбуром и Орвиллом, указывалось, в результате их пятилетних усилий была построена машина, которая «не только летает по воздуху на высокой скорости, но и приземляется, не разрушаясь при этом». За 1904 год они совершили 105 полетов. Они летали по прямой, по кругу, по S-образной траектории, при отсутствии ветра и при сильном ветре и довели летное дело до такой стадии, когда оно может найти широкое практическое применение в разных областях, «среди которых ведение разведки и доставка донесений во время войны».

Конгрессмен Невин передал письмо в военное министерство. Оттуда оно было направлено в Управление артиллерийско-технической службы – то есть в ту самую инстанцию, которая считала, что 50 000 долларов, предоставленных ею Сэмюелу Лэнгли, ушли в никуда.

Вскоре Невин получил из Управления стандартный формальный отказ, датированный 26 января, в котором разъяснялось: количество запросов на предоставление финансовой помощи на проведение экспериментов в области механических полетов так велико, что аппарат, о котором идет речь в письме, должен быть сначала доведен до «практического использования» не за счет Соединенных Штатов, а на основании письма Уилбура и Орвилла Управление делает вывод, что их машина еще не достигла такой стадии. Это был стандартный ответ, хотя братья Райт за финансовой поддержкой не обращались.

Возможно, сотрудники Управления проявили повышенную осторожность, не желая снова ввязываться в историю с экспериментальной авиацией после отрицательного опыта с «аэродромом» Лэнгли. Возможно, это была обычная бюрократическая некомпетентность. Или же свойства «Флайера», описанные Райтами, показались чиновникам такими же немыслимыми, как во множестве получаемых ими сумасбродных предложений.

Но, похоже, Уилбур и Орвилл были готовы к отказу. «Мы

сделали все, что могли, чтобы "возможность" громко постучалась в дверь Министерства обороны, – писал Уилбур Октаву Шанюту. – В течение многих лет наш бизнес заключается в том, чтобы продавать тому, кто хочет купить, вместо того, чтобы пытаться всучить товар людям, которым он не нужен. Если американское правительство решило больше не тратить деньги на летающие машины до тех пор, пока их практическая польза не будет продемонстрирована в ходе применения за границей, то мы сожалеем об этом, но возражать не можем. Здесь решают они».

Братья уже написали полковнику Кэпперу в Англию и сообщили, что готовы сделать предложение. Британское военное ведомство незамедлительно ответило, и началась серьезная переписка.

Как и всегда, братья не тратили времени попусту. Работа продолжалась. Они строили новый «Флайер III» 1905 года. Фактически он окажется первым в истории самолетом для практического применения.

Обсуждение новых идей друг с другом и с Чарли Тэйлором не прекращалось ни во время работы в мастерской, ни между испытательными полетами в Хаффман-Прейри, ни в ангаре, ни во время поездок в трамвае.

Их восхищение птицами ничуть не поубавилось. Конечно, природа Огайо не могла предложить им ничего, сравнимого с огромными стаями бакланов, чаек и грифов-индеек в небе над Внешними отмелями, но вороны в родном штате водились во множестве. Уилбур писал Октаву Шанюту на языке, который мало кто из посторонних мог бы понять или оценить:

> «Мощность любой птицы или летающей машины может быть рассчитана формулой wv/ac, где w – масса, v – скорость, 1/a – отношение скорости сноса к подъемной силе и 1/c – аэродинамическое качество винтов или крыльев. В случае с вороной, летящей со скоростью 34 фута в секунду, или 2100 футов в минуту [37,3 километра в час], я задаю значение 1/a = 1/8 и 1/c =1/.75; тогда мы имеем (1 × 2100) / (8 ×.75) = 350 футо-фунтов на фунт веса. Минимальное значение 1/a можно представить независимым от скорости посредством регулирования размера крыльев. Значение 1/c – это практически предел эффективности винтов при обычных условиях, и я не вижу причин верить в то, что

крылья эффективнее винтов.

Мощность птицы, бесспорно, во много раз превышает мощность нашего "Флайера" на фунт массы. Если вы зафиксируете в уме расстояние, в пределах которого маленькая птичка достигает максимальной скорости, скажем, 30 миль в час [48,2 километра в час], а затем рассчитаете мощность, необходимую для ускорения ее массы до этой скорости, то, я думаю, вы будете поражены».

Им постоянно надо было очень многое изучать и о многом думать. Новый «Флайер III» был прочнее своих предшественников и имел более мощный мотор в 25 лошадиных сил. Двойной руль высоты был увеличен, площадь крыльев – немного уменьшена, и передние кромки крыльев стали более эффективными. Эти «усовершенствования», настаивали братья, стали результатом «более научной разработки» и изменения способов обеспечения устойчивости и пилотирования. Самым важным изменением стала передвижка переднего руля еще дальше вперед – для лучшей управляемости. Они обнаружили, что большую часть их проблем можно решить, немного накреняя машину вперед, так, чтобы можно было восстановить скорость полета.

«Наибольшую отдачу, – говорили они, – приносит поиск новых знаний, а не стремление к власти».

Когда в июне начались испытательные полеты, стало ясно, что усовершенствования работают. Больше того, оба пилота нарастили мастерство.

Орвилл рассказывал, как 28 сентября он огибал огромную гледичию, когда машина вдруг начала поднимать одно крыло и заваливаться. «Пилот, вовсе не желая садиться на колючее дерево, попытался достичь земли». Левое крыло задело дерево на высоте 3–3,5 метра и снесло несколько веток, но, переведя самолет в короткое пикирование, Орвилл сумел затем снова набрать высоту, и полет, дальность которого уже составила 9,6 километра, завершился посадкой в точке старта. Полученный урок стал еще одним шагом вперед – короткое пикирование позволило восстановить скорость, необходимую для набора высоты, и таким образом сгладило эффект от заваливания.

К тому времени Уилбур уже пролетел за один раз 17,7 километра, Орвилл – сначала 19, а затем 24 километра. Для них обоих «Флайер III» с его «усовершенствованиями» означал такой же огромный прогресс, как и «Флайер I» в Китти Хок.

Именно в Хаффманн-Прейри летом и осенью 1905 года братья опытным путем научились летать по-настоящему. Теперь,

имея наконец самолет, на который можно было положиться, они смогли позволить себе получать удовольствие от своих достижений. Они наслаждались полетами по воздуху на оснащенной мотором машине, чего не мог позволить себе никто другой. И каждый из них пытался выразить свои переживания и опыт в словах.

«Когда после первых нескольких минут вы понимаете, что все функционирует превосходно, – писал Уилбур, – то испытываете такой восторг, что его почти невозможно описать. Никто, кроме тех, кто чувствовал это сам, не в силах понять, каково это. Это воплощение в реальность мечты стольких людей о полетах в небе. Это чувство можно описать как ощущение совершенства мира, смешанное с восторгом, который заставляет каждый нерв дрожать подобно натянутой струне, если вы можете представить себе такое сочетание».

Когда взлетаешь, писал Орвилл, земля представляет собой «настоящее расплывчатое пятно», но с набором высоты объекты внизу становятся четче:

> «На высоте в сотню футов [30 метров] вы не чувствуете вообще никакого движения, за исключением ветра, бьющего в лицо. Если вы перед взлетом не позаботились о том, чтобы пристегнуть свой головной убор, то к этому моменту вы, скорее всего, уже лишитесь его.
>
> Пилот тянет рычаг: правое крыло поднимается, и машина поворачивает налево. Вы делаете очень короткий разворот, но не испытываете ощущения, будто вас выбрасывает с сиденья, которое часто бывает во время езды на автомобиле или в поезде. Вы оказываетесь перед точкой, откуда стартовали. Объекты на земле кажутся движущимися намного быстрее, хотя вы не ощущаете изменений в силе воздействия ветра на лицо. Теперь вы понимаете, что двигаетесь по ветру.
>
> Приблизившись к точке старта, пилот выключает мотор, когда самолет находится еще на значительной высоте. Машина снижается по инерции под углом к земле, скользит по ней от 50 до 100 футов [15–30 метров] и замирает. Хотя зачастую она приземляется на скорости миля в минуту [96,5 километра в час], вы вообще не чувствуете удара и фактически не можете назвать точный момент, когда она касается земли.
>
> Мотор расположен близко позади вас, и на протяжении всего полета вы слышите почти

оглушающий рев, но, к вашему огромному удивлению, вы не замечаете его, пока он не прекратится!»

К этому времени братья уже охотно звали семью и друзей смотреть на полеты. Епископ Райт и Кэтрин, Лорин с женой и детьми и 17 друзей и соседей приезжали кто на трамвае, а кто на автомобиле, и многие не по одному разу.

Среди них были жившие в соседнем доме Джон Фейт и его сын Джордж. Торренс Хаффман, который больше не сомневался в братьях, привез троих своих детей. Приезжали также Чарльз Уэбберт, бакалейщик Фрэнк Хэйл и аптекарь У. Фаутс, чьи заведения располагались рядом с велосипедной мастерской на 3-й Западной улице, а также Фрэнк Хэмбергер, торговец скобяными изделиями, товары которого Уилбур и Орвилл помогали спасать во время наводнения 1898 года.

Днем 5 октября 1905 года в присутствии более чем десяти очевидцев Уилбур сделал над полем 29 кругов и приземлился, только когда у него закончилось горючее.

«Я видел, как Уилбур за один полет продолжительностью 38 минут и 4 секунды пролетел 24 мили [38,6 километра]», – записал епископ. Один этот полет был длиннее, чем все 160, совершенных за три предыдущих года.

К моменту окончания испытаний братья Райт совершили в Хаффман-Прейри 105 «стартов» и решили, что пришло время выставить их детище, «Флайер III», на продажу.

К этому времени дейтонская пресса, наконец, проснулась. «Дейли ньюс» писала, что, по свидетельствам местных жителей, Райты совершают сенсационные полеты каждый день. Газета приводила слова аптекаря У. Фаутса:

> «Когда я приехал в Хаффман-Прейри, то ожидал увидеть чью-нибудь сломанную шею. А увидел я, как машина весом 900 фунтов [408 килограммов] парит в воздухе подобно орлу… Тем же вечером я рассказал об этом приятелю, а он повел себя так, будто я рехнулся или вступил в клуб лжецов».

В Хаффман-Прейри приехал американский корреспондент немецкого журнала по аэронавтике и приступил к написанию серии статей о братьях Райт. Французы начали наводить справки.

Октав Шанют побудил братьев еще раз попытаться вызвать интерес к их изобретению в Вашингтоне в расчете на то, что

новый глава Управления артиллерийско-технической службы генерал Дж. Бэйтс может иметь другое мнение по их проблеме. Райты написали снова. Их предыдущее предложение было «изучено недостаточно», указали они в письме от 9 октября. «Мы не хотим вывозить свое изобретение за границу до тех пор, пока не сочтем это необходимым, и потому пишем еще раз, повторяя наше предложение».

К этому времени братья раз за разом совершали на своем самолете управляемые полеты протяженностью 40 километров и более. Но ответ из Вашингтона, как написала Кэтрин епископу, был таким же, «какой они получили в прошлый раз». Единственное отличие заключалось в том, что им сообщили: для рассмотрения вопроса об их машине они должны предоставить «чертежи и описания… необходимые для постройки», а это Райты делать отказались.

Они предприняли еще одну попытку, поинтересовавшись, какие требования к характеристикам аппарата предъявляет Управление, но им ответили, что Управление не имеет желания формулировать какие-либо требования до тех пор, пока машина не будет изготовлена и не сможет обеспечивать «горизонтальный полет и нести на себе испытателя».

Можно было запросить образцы фотографий «Флайера III» в действии, кроме того, проблему можно было бы решить, если бы кто-нибудь из Вашингтона приехал в Хаффман-Прейри. Когда братья рассказали Октаву Шанюту, какие ответы присылает им Управление, он сделал вывод: «Эти парни – просто стадо ослов!»

Переговоры с англичанами застопорились, поэтому Уилбур сообщил группе заинтересованных лиц в Париже, что они с Орвиллом готовы обсудить продажу «Флайера III» французскому правительству.

В последнюю неделю 1905 года епископ Райт записал в своем дневнике:

> «Четверг, 28 декабря. Утро было прекрасное, и зажигать огонь не было нужды. Приехал француз по имени Арнольд Фордайс, чтобы навести справки и договориться о продаже летающей машины. Они согласовали условия».

Фордайс представлял синдикат богатых французских бизнесменов, но Райты предполагали, что решение будут принимать французские военные, и они оказались правы. Синдикат покупал «Флайер» в качестве дара французскому правительству. В соответствии с соглашением братья должны были получить один миллион французских франков (200 000

долларов) за одну машину при условии, что они проведут демонстрационные полеты, во время которых та выполнит определенные требования по высоте, дальности и скорости.

Окончательно об условиях предстояло договариваться с французской комиссией, которая должна была прибыть в Дейтон. Между тем французы положили сумму в 25 000 франков, или 5000 долларов, на депозит в нью-йоркском банке. По тем временам 200 000 долларов были огромной суммой. Но и 5000 долларов, которые братья должны были получить, как бы ни пошли дальнейшие переговоры, с лихвой покрывали все понесенные ими расходы, начиная с первой поездки в Китти Хок.

> «Суббота, 30 декабря. В полдень [записал епископ в своем дневнике] Уилбур и Орвилл подписывают контракт с мистером Арнольдом Фордайсом из Парижа…»

Глава 7
Исключительно веский довод

Он внушает большое доверие.

Харт Берг

Вы, оставшиеся дома, должны перестать волноваться. В этом нет нужды.

Уилбур Райт

I.

Четыре хорошо одетых французских джентльмена и сопровождавший их американец стали предметом оживленных пересудов с того самого момента, как 20 марта 1906 года они вошли в вестибюль дейтонской гостиницы «Бекел» и подошли к стойке регистрации.

Пошли слухи о том, что «ребята Райты» договорились о продаже своей летающей машины французам. Но когда репортер «Дейтон геральд» спросил главу делегации Арнольда Фордайса, так ли это, тот ответил, что они приехали, чтобы «просто осмотреть достопримечательности». Он пишет книгу о нравах и промышленности Америки, добавил Фордайс. Дейтон – один из четырех городов, которые они намерены посетить. Однако он заметил также, причем очень любезно, что они надеются заглянуть к Райтам, пока те в городе.

Арнольд Фордайс когда-то был актером. На самом деле у французов не было никаких иных целей, кроме встречи с братьями Райт. Три члена делегации, несмотря на их деловые костюмы, были офицерами французской армии. Главный среди них, Анри Бонель, занимал должность начальника отдела инженерных войск Генерального штаба французской армии и был единственным членом делегации, не говорящим по-английски. Кроме того, он не скрывал своего скептического отношения к Райтам и их летающей машине. Капитаны Анри Ренье и Жюль Фурнье были военными атташе посольства Франции в Вашингтоне.

Единственный американец, Уолтер Берри, представлял французского посла в Соединенных Штатах. Специалист в

области международного права, Берри проводил большую часть времени в Париже, где играл значительную роль в светской жизни известной американской писательницы Эдит Уортон и был хорошо известен во влиятельных кругах по обе стороны Атлантики.

До этих событий 1906 год выглядел для братьев Райт не слишком многообещающим. Они продолжали работать над новым, более мощным двигателем, но не летали. Между тем во Франции с энтузиазмом наблюдали за успехами прославленных французских пионеров авиации Луи Блерио и уроженца Бразилии Альберто Сантоса-Дюмона. При этом англоязычная газета «Геральд де Пари» высмеяла братьев в передовице, озаглавленной «Летчики или лгуны?».

> «Райты летали или не летали. У них есть самолет или у них нет самолета. Они или летчики, или лгуны. Летать трудно… Легко говорить: „Мы летали“».

Но сейчас братья беседовали с французской делегацией, которая прибыла для серьезного разговора. То, что это могло стать важным шагом вперед для всех участвующих в переговорах, было ясно без слов.

Как записал епископ Райт, они встречались в помещении над велосипедной мастерской каждый день в течение более чем двух недель и в присутствии епископа вели переговоры. Вечером 24 марта по приглашению Кэтрин Райт участники делегации Фордайс, Бонель и Уолтер Берри «отужинали» с семейством в доме 7 по Хоторн-стрит.

Братья отказались демонстрировать делегации свой «Флайер III», однако охотно предоставили фотографии самолета в полете и свидетельства очевидцев. В скором времени, несмотря на языковой барьер, свои взгляды изменил даже главный скептик в составе делегации, коммандант Бонель, на которого сами братья произвели большое впечатление.

Несмотря на то что визит не увенчался подписанием соглашения, вероятность будущей совместной работы с французами резко возросла, а взаимное уважение заметно укрепилось, на что братья обратили особое внимание в своем письме Бонелю от 6 апреля:

> «Независимо от того, что в ходе последней встречи прошлым вечером нам не удалось достичь соглашения, мы всегда будем очень дружески настроены по отношению к Вам лично и к вашей стране… Позвольте нам выразить Вам искреннюю признательность за Вашу

неизменную добросовестность и деликатность, демонстрируемые Вами на протяжении этих долгих переговоров».

К этому времени большая часть научного мира и прессы начала менять свое отношение к братьям. Самые значительные перемены во взглядах произошли в журнале «Сайентифик американ». В номере от 7 апреля 1906 года была опубликована статья под заголовком «Аэроплан Райтов и его характеристики». 11 очевидцев полетов братьев в Хаффман-Прейри, отвечая на 12 конкретных вопросов, подтвердили, что видели, как оба брата летали на своей машине при разной скорости и разном направлении ветра и выполняли всевозможные фигуры, сохраняя полный контроль над ней. В статье приводилось также письмо Чарльза Уэбберта, у которого братья арендовали помещение под веломастерскую, где говорилось, что в октябре он был свидетелем того, как Орвилл летал на своем аэроплане около получаса, при этом машина делала большие круги протяженностью более полутора километров, и «Флайер» двигался «абсолютно свободно с момента покидания рельсов, с которых он стартовал, до моменты касания земли во время посадки».

---

22 мая 1906 года на летающую машину Райтов был, наконец, выдан патент № 821393, заявка на который была подана еще в 1903 году. Остаток весны и все лето шла напряженная работа над новым двигателем к «Флайеру III», а испытательные полеты в Хаффман-Прейри были перенесены на осень.

Во Франции Альберто Сантос-Дюмон на глазах широкой публики совершил полет на оснащенном двигателем странном аппарате, который выглядел как конструкция из коробчатых воздушных змеев. Он пролетел 220 метров. Французские любители авиации испытали мощнейший прилив энтузиазма. В стране говорили, что Сантос-Дюмон «удостоился величайшей славы, о которой может только мечтать человек» и что он совершил «решающий шаг в истории авиации» и сделал это «не втайне».

«Я полагаю, что он сейчас находится там, где вы были в 1904 году», – писал Уилбуру Октав Шанют.

«Мы не боимся, что другие построят машину, пригодную для практического применения, в течение ближайших нескольких лет, – спокойно отвечал Уилбур. – Мы их опережаем и понимаем, как много им еще нужно сделать».

Затем поступило предложение от нью-йоркской фирмы «Флинт энд компани», имевшей большой опыт продажи военной техники и снаряжения в Европу. В декабре начались серьезные переговоры. «Флинт энд компани» готова была приобрести у Райтов права на продажу их самолета за пределами Соединенных Штатов за 500 000 долларов. Права на американский рынок оставались за братьями.

Будучи от природы более предприимчивым, Орвилл выказал больший интерес к этому предложению. Именно он отправился в Нью-Йорк, встретился с главой фирмы Чарльзом Флинтом и заключил «сделку». Однако оставались вопросы, которые требовали обсуждения. Поэтому в начале нового, 1907 года Орвилл и Уилбур сели в поезд и поехали в Нью-Йорк.

Перед ними открывались все новые финансовые возможности. В феврале Германия предложила 500 000 долларов за 50 «Флайеров», и братья согласились на то, чтобы «Флинт энд компани» стала их торговым представителем – но не более того – за 20 процентов комиссионных везде, за исключением территории Соединенных Штатов.

После этого в мае пришло срочное сообщение от Чарльза Флинта о том, что представитель фирмы в Европе, Харт Берг, скептически настроен по отношению к Райтам и их машине и хочет, чтобы один из них или оба приехали в Европу как можно скорее и сами привели свои доводы. Все расходы, естественно, брала на себя «Флинт энд компани».

Уилбур считал, что ехать должен Орвилл, а сам хотел «довести до ума» новый двигатель и подготовить «Флайер III» к транспортировке. «Я более внимателен по сравнению с ним», – объяснял он отцу. Кроме того, тому, кто поедет в Европу, предстояло действовать почти исключительно на свое усмотрение, не имея возможности часто консультироваться посредством писем или телеграмм. Уилбур же чувствовал, что ему проще будет принять последствия любой ошибки со стороны Орвилла, чем допустить, чтобы Орвилл винил его, если поедет он сам.

Орвилл упрямо не соглашался, настаивая на том, что Уилбур произведет во Франции лучшее впечатление. Он был прав, и это понимали все, включая самого Уилбура. В конце концов тот «захватил немного вещей» и уехал в Нью-Йорк. В субботу, 18 мая, он уже находился на борту парохода «Кампания», который миновал статую Свободы, направляясь в открытый океан.

Начиналось новое приключение, подобного которому ни он, ни другие члены семьи еще не переживали. В апреле того года Уилбуру исполнилось 40 лет. Он оставался один на долгое время,

далеко от дома, должен был надеяться только на себя и шел по неизведанному пути.

II.

«Я отплыл сегодня около девяти утра, и мы уже примерно в 200 милях [370 километров] от берега», – писал Уилбур в письме, адресованном Кэтрин, но предназначавшемся всей семье. – «Сент-Луис» и еще один корабль отплыли одновременно с нами, но мы оторвались от них». «Кампания» принадлежала судоходной компании «Кунард Лайн» и считалась одной из лучших в своем классе, а также одной из самых быстрых. Это был настоящий «летучий океанский дворец», что очень нравилось Уилбуру. Длина корабля составляла 190 метров, он имел две высокие дымовые трубы, его двигатели потребляли почти 500 тонн угля в сутки. Интерьеры корабля были отделаны в основном в стиле ар-нуво, стены кают и салонов покрыты панелями из атласного и красного дерева, на полу лежали толстые ковры.

Стояла прекрасная погода, море было спокойным. Уилбур размещался в одноместной каюте. На корабле была лишь половина от обычного количества пассажиров, поэтому Уилбур смог получить каюту, стоимость которой составляла 250 долларов, всего за 100 долларов и был вполне доволен этим даже при том, что за все платил Флинт.

«За первый день мы прошли 466 миль [863 километра], – написал он следующим вечером, – и другие корабли исчезли из виду». На третий день Уилбур сходил в машинное отделение и был поражен размерами всего увиденного – двигатели были высотой в половину офисного здания, а их мощность достигала 28 000 лошадиных сил, в отличие от нового двигателя для «Флайера III» мощностью всего 25 лошадиных сил. Котлов в машинном отделении было 12, а топок более сотни. Диаметр винтов корабля составлял не менее 7 метров.

Уилбур отмечал, сколько миль пароход проходил за сутки, и совершал многокилометровые прогулки по палубе. Он ничего не писал о питании и о других пассажирах, но, похоже, что время он проводил прекрасно.

Все шло идеально до шестого дня плавания, когда начался шторм и Уилбуру пришлось испытать сильную качку на воде, а не в воздухе. «Волны достигали трехметровой высоты, и корабль сильно качало с одного борта на другой. К счастью, килевой качки почти не было». Брызги летели с такой силой, что находиться на прогулочных палубах было невозможно. Корабль

стал похож на больницу, хотя сам Уилбур ощущал «слабую морскую болезнь» только после завтрака.

В последний день в океане, недалеко от побережья Ирландии, он регулярно видел чаек и наблюдал, как «они парят в полуметре над волнами, и даже при сильном ветре им не нужно часто взмахивать крыльями».

Сойдя на берег в Ливерпуле на рассвете субботы 25 мая, Уилбур отправился на поезде в Лондон, где на вокзале Юстон его встретил торговый представитель «Флинт энд компани», американец Харт Берг, сразу узнавший Уилбура, едва тот вышел из вагона.

> «Я никогда не видел его фото, и мне никто его не описывал, – писал Берг Чарльзу Флинту, – но или я Шерлок Холмс, или по глазам Уилбура было видно, что он гений, однако я сразу узнал его».

Берг обратил внимание на то, что багаж Уилбура состоял из единственного кожаного саквояжа размером с докторский чемоданчик и его гардероб также оставлял желать лучшего. Но по пути в отель именно Уилбур сказал, что было бы «разумно» купить новый костюм. В магазине мужской одежды на Стрэнде Берг помог ему приобрести сразу и фрачную пару, и смокинг. Когда счет за эти покупки пришел домой, написала потом Уилбуру Кэтрин, «Орвилл в то же утро отправился в магазин Перри Мередита и заказал себе то же самое».

Не собираясь тратить время попусту, Берг сразу сообщил Уилбуру, что вероятность заключить сделку в Англии невелика и потому чем раньше они отправятся во Францию, тем лучше. Основные усилия будут направлены на Париж. Кроме того, оказалось, что они расходятся во мнении по поводу того, с кем лучше иметь дело в первую очередь – с правительством или с частными лицами. Берг склонялся в пользу частных лиц. При всем том оба были согласны, что будет полезнее не привлекать особого внимания к пребыванию Уилбура в Европе, по крайней мере пока.

В заключение своего длинного отчета Чарльзу Флинту Берг отмечал, как он доволен поведением и складом ума Уилбура. «Он внушает большое доверие, – писал Берг, – и я уверен, что он станет исключительно веским доводом».

Что думал в тот момент о Берге Уилбур, неизвестно. Несмотря на то что они были соотечественниками-американцами

примерно одного возраста, их биографии и жизненный опыт разительно отличались. Родившийся в еврейской семье в Филадельфии и выросший в Нью-Йорке, Берг обучался в частных школах, после чего его отправили продолжать образование в Европу. Он выучился на инженера в Льеже в Бельгии. С тех пор он стал первопроходцем в производстве пистолетов, пулеметов, автомобилей и подводных лодок. Он работал на оружейном заводе компании «Кольт» в Хартфорде, штат Коннектикут, держал собственное бюро по продажам в Париже и провел три года в России, получив от царского правительства заказ на строительство десяти субмарин.

Если Уилбур был сухощав и одет в помятый костюм, то Берг был коренаст и выглядел безукоризненно. Он бегло говорил на нескольких языках и имел хорошие связи в высших сферах по всей Европе. Несмотря на то, что торговцев оружием – «торговцев смертью» – многие предавали анафеме, его, похоже, любили и уважали почти все. Берг и его жена Эдит, тоже американка, жили в Париже много лет, и французы были о нем высокого мнения. В 1901 году он стал кавалером ордена Почетного легиона.

По пути из Лондона в Дувр, а затем через Ла-Манш к Уилбуру и Бергу присоединился еще один представитель Флинта, Фрэнк Кордли. Они прибыли в Париж вечером 27 мая, когда еще было светло, и поселились в фешенебельном отеле «Лё Мёрис» на улице Риволи.

«Дворец Тюильри и Лувр находятся всего в паре кварталов налево от нас, – сообщил Уилбур Кэтрин и всей семье тем же вечером. – Вандомская колонна расположена позади нас, а площадь Согласия и Триумфальная арка – дальше в сторону Елисейских Полей. Мы находимся в самой красивой и интересной части города».

Кроме того, его отель был одним из самых фешенебельных в Париже, если не во всей Европе. «Новый отель "Лё Мёрис"», как его называли, только что открылся после большого ремонта. Старый «отель королей» стал еще роскошнее, чем прежде. Убранство и кухня его ресторана считались теперь лучшими в городе, а сам ресторан – местом «демонстрации мод». На новом лифте можно было подняться в сад на крыше и наслаждаться панорамными видами Парижа, с которыми мало что могло сравниться. Прекрасные виды открывались также из номеров, выходящих на улицу Риволи. Один из них, номер 329, Харт Берг зарезервировал для Уилбура.

> «Остановитесь в Париже и насладитесь его шармом и свежестью прекрасных летних ночей под сверкающим небом, усыпанным звездами, – говорилось в рекламе „Лё Мёриса“. – Свет электрических фонарей струится сквозь маленькие абажуры, цветы источают ароматы. Мы находимся всего в нескольких шагах от площади Согласия, но кажется, что мы далеко отсюда, в городе мечты».

Уилбур ничего не писал о террасе на крыше и великолепных хрустальных люстрах в центральном зале ресторана или о роскошной ливрее, в которую был одет лифтер. Интересно, что во всех своих письмах, посвященных пребыванию в Париже, он никогда не упоминал о своем шикарном номере. Вероятно, не хотел возбуждать зависть в оставшихся дома и давать другим повод для подозрений в том, что его подкупили, предоставив такие условия проживания. Если бы не почтовая бумага с указанием названия гостиницы, на которой он писал письма домой, никто не узнал бы, где он живет.

Ни словом не упомянул Уилбур и о парижских женщинах, показах мод, магазинах, опере, театре или французах в целом, а также об американских туристах, которых было очень много.

То, что он писал о последующих днях, не считая рассказов о взаимодействии с Бергом, Кордли и французами, касалось великих архитектурных творений и шедевров живописи. Оказалось, что Уилбур проявлял огромный интерес к архитектуре и живописи. До сих пор считалось, что он этим не интересовался. Возможно также, что он считал себя обязанным писать об этом.

Подобно большинству людей, оказавшихся в Париже впервые, Уилбур хотел увидеть как можно больше и преодолевал пешком огромные расстояния, намного большие, чем раньше. Те 10–15 километров, которые он проходил по палубе корабля во время плавания через Атлантику, казались теперь легкой разминкой. Как только у него появлялось свободное время, он уходил в город и гулял там один. В Париже была весна, на бульварах цвели каштаны.

Расстояние от Лувра до Триумфальной арки составляло почти три с половиной километра, писал Уилбур, и это были сплошь сады и эспланады с тысячами скульптур. Он поднимался по трем сотням ступеней на смотровую площадку на Триумфальной арке, прогуливался по набережным Сены до острова Сите, шел до Оперы, спускался по улице Риволи до лежащей в трех километрах площади Бастилии. В воскресенье утром он поднялся на вершину Монмартра – для этого пришлось

пройти очередные три километра и преодолеть более чем 300 ступеней.

Ему нравилось, что так много открытого пространства отводится под значимые общественные здания. «В Париже земля щедро выделяется под общественные нужды», – написал Уилбур в длинном и подробном письме епископу Райту. У французов было чему поучиться касательно расположения общественных зданий.

> «Перед каждым зданием всегда есть открытое пространство размером с городскую площадь… Кроме того, почти всегда есть широкий проспект, ведущий прямо к нему и позволяющий увидеть его с большого расстояния. Именно это, и в равной степени сами здания и памятники, делает Париж столь великолепным городом».

Если бы такой город, как Нью-Йорк, был организован подобным образом! Тогда даже нью-йоркские небоскребы, как, например, отели «Бельмонт» и «Никербокер», будь они расположены правильно, были бы «превосходны».

Казалось, Уилбур впитывал все, что видел. И на что бы ни смотрел, он внимательно это изучал. Некоторые достопримечательности он нашел «немного потрепанными». На куполе Дома Инвалидов, в котором был похоронен Наполеон, сошла половина позолоты. То же самое относилось к пьедесталу Египетского обелиска на Вандомской площади: Уилбур с сожалением констатировал, что большая его часть покрыта черными царапинами.

Он провел много времени в Пантеоне, в котором, объяснял он Кэтрин, не проводили богослужения, а хоронили величайших людей Франции. Уилбур решил, что купол Пантеона, если смотреть изнутри, «не очень велик» – слишком высокий в пропорции к диаметру, как если бы смотреть в колодец, но интерьер «впечатляет».

Уилбур воспринимал архитектуру серьезно и вдумчиво и выносил суждения самостоятельно, независимо от того, что говорилось в его красном путеводителе от Бедекера. Нотр-Дам его разочаровал. «Мое воображение рисовало картины более живые, чем мои глаза». Он решил, что неф собора слишком узкий, окна верхнего ряда слишком высоки, а внутри слишком темно. «Колонны выглядят такими тяжелыми и расположены так близко друг к другу, что двойные проходы с каждой стороны закрывают вид на собор изнутри, если стоять в нефе».

Удивительно, писал он в другом письме, видеть, как тысячи людей пьют вино и едят на улицах, сидя за вынесенными на

свежий воздух из ресторанов маленькими столиками «прямо на тротуарах».

Часто Уилбур сам проводил время подобным образом в качестве гостя Харта Берга. Они обедали в ресторане «Бовинс» на улице Клиши на Монмартре, посещали бар «Анри» на рю Вольне, а в знаменитом «Английском кафе» наслаждались ланчем в обществе миссис Берг.

Уилбур проводил свободное время в Париже с максимальной пользой и столь же интенсивно, как и всегда, используя каждый час бодрствования так, будто знал, что больше подобная возможность ему не представится.

Из всего, что предлагал ему Париж, он предпочитал Лувр, куда возвращался снова и снова, проводил там целые часы и покрывал километр за километром, блуждая по длинным галереям. Описания картин, которые он видел, занимали целые страницы – это был признак огромного интереса к искусству в семье в целом и особенно у Кэтрин.

Он предпочитал Рембрандта, Гольбейна и Ван Дейка. Картины Рубенса, Тициана, Рафаэля и Мурильо восторга не вызывали. «Мона Лиза» стала для него таким же разочарованием, как Нотр-Дам. «Должен признать, что картины прославленных мастеров, которые произвели на меня самое большое впечатление, не входят в число *самых* известных». «Иоанна Крестителя» Леонардо он предпочел «Моне Лизе». А самое сильное впечатление на него произвели работы фламандского живописца XVII века Антониса Ван Дейка.

В письме, которое Уилбур написал после того, как провел всю вторую половину дня в Лувре, он рассказал о коллекции французских мастеров XIX века, в том числе Делакруа, Коро, Милле и Курбе. «Не могу претендовать на то, что являюсь большим знатоком, но я склонен думать, что через 500 лет ее [коллекцию] признают одной из величайших в истории». В произведениях Коро его больше всего впечатлило небо. Оно излучало свет.

Такой интерес к искусству был не только необычен для человека, столь увлеченного техническими инновациями, но и свидетельствовал о его исключительных способностях и широте ума. За недели и месяцы, проведенные в Париже, Уилбур по собственной инициативе посетил Лувр по меньшей мере 15 раз.

При всем том в письмах он ни словом не обмолвился о пристальном внимании со стороны прессы и переполохе, который вызывало его появление в общественных местах. Всякие надежды на сохранение анонимности исчезли. Репортеру из «Вашингтон пост», который остановил Уилбура в вестибюле отеля «Лё Мёрис»,

он ничего не рассказал о своей машине и своих планах. Когда разговор перешел на различия между полетами на аэроплане и воздухоплаванием, Уилбур сказал, что он никогда не поднимался на воздушном шаре, но что это «совсем не похоже на полеты на самолете, которые сродни наркотику. Полетев однажды, уже почти невозможно думать о чем-то другом».

В середине июня он вместе с Хартом Бергом отправился посмотреть гонки на воздушных шарах в Сен-Клоде. В толпе элегантно одетых людей, среди которых был Густав Эйфель и посол Соединенных Штатов Генри Уайт, Уилбур привлек к себе больше всего внимания. Репортер из «Геральд де Пари» подошел к нему с вопросом:

– Приехали отдохнуть, мистер Райт?

– В известной мере да, – ответил Уилбур. – Я изо всех сил развлекаюсь и рассматриваю всякого рода новшества.

– Вам нравится Париж?

– Прекрасный город.

> «Мистер Райт беседовал с осторожностью, – написал потом репортер. – Очевидно, он опасался угодить в западню с вопросами о его замечательной машине и о том, что он собирается с ней делать. В конце каждого вопроса на его чисто выбритом лице появлялась улыбка сфинкса».

Тот факт, что велосипедный мастер из Огайо проводит часы среди шедевров живописи в Лувре, очевидно, не вызывал у прессы интереса.

Организованные Бергом деловые встречи начались на следующий же день после приезда в Париж. Уилбура привезли к покровителю французского воздухоплавания, который всерьез интересовался авиацией, – Анри Дойчу де ла Мерту. В письме Орвиллу Уилбур охарактеризовал его как «французского короля из „Стандарт-ойл“». Были также встречи с Арнольдом Фордайсом, Бонелем и чиновниками из французского правительства. Берг «пролезет куда угодно», сообщал Уилбур Орвиллу, и, соответственно, дела шли хорошо. Берг был «очень практичен», и это Уилбуру нравилось. Кроме того, он всегда готов был перевести французскую речь, даже если говорили очень быстро. Можно было рассчитывать, что Берг всегда сделает все от него зависящее для успеха дела. Кроме того, он был «полон энергии как никто» и действительно умел «находить общий язык с

людьми».

Деловые переговоры часто казались бесконечными, но перспективы достижения соглашения выглядели обнадеживающими. За свой «Флайер» Райты могли получить 350 000 долларов, если до заключения соглашения проведут демонстрационный полет во Франции. Французы настаивали на том, что должны увидеть самолет и посмотреть, как он функционирует, и, конечно, имели на это право. «Чайник начинает кипеть довольно сильно», – сообщал Уилбур. Но затем одна влиятельная группа французов затеяла спор с другой не менее влиятельной группой, начались политические интриги, и процесс замедлился.

Не так уж много лет назад Уилбур решил, что не подходит для «занятий коммерцией». Сейчас он оказался в эпицентре сложнейших коммерческих переговоров, играя действительно по-крупному с очень опытными предпринимателями, политиками и бюрократами, причем говорящими на языке, которого он не знал. Для него все было ново – и сама игра, и игроки, и антураж, и язык. Но Уилбор твердо отстаивал свою позицию и был бодр и напорист, хотя знал, что говорят о нем за кулисами переговоров. В военном министерстве считали, что Райты – «лжецы, как все американцы», «недостойные люди», которые пытаются продать Франции «не имеющую ценности вещь», в которую не верят даже в самой Америке.

Осторожный, очень наблюдательный, терпеливый, «никогда не раздражавшийся», как писал его отец, Уилбур не терял уверенности. Он мог быть жестким, но не безапелляционным, мог не соглашаться, но не становился при этом агрессивным. И никогда не возникало сомнений в том, что когда он говорит, то знает, о чем.

Но важнее всего то, что Уилбур всегда оставался самим собой, прямым и скромным человеком, и это говорило в его пользу. Незнание французского, простота были, пожалуй, его преимуществом. Как и предсказывал Харт Берг, Уилбур был исключительно веским доводом и даже более того.

Хотя то, что Уилбур не пил, не курил и не проявлял, хотя бы внешне, интереса к женщинам, конечно, вызывало у французов недоумение.

На протяжении всего пребывания во Франции он держал в курсе происходящего домашних, особенно Орвилла. В письмах и телеграммах, часто очень длинных и подробных, Уилбур описывал разные комбинации того, как они могли бы заработать в зависимости от того, кто и как вложит деньги. Опытный финансовый репортер едва ли смог бы осветить эту тему лучше.

Если выдавалась возможность отдохнуть, Харт Берг устраивал поездки на своем шикарном автомобиле с шофером. В сопровождении миссис Берг они катались по Булонскому лесу или выезжали в Фонтенбло и Версаль.

Однажды утром в понедельник, когда Уилбур еще лежал в кровати, в дверь номера постучал служащий отеля и сказал, что в небе над Парижем летает дирижабль, который называется «Ла Патри». Уилбур знал, что этот дирижабль был первым «воздушным кораблем», заказанным французской армией. Он быстро оделся и поднялся в сад на крыше отеля.

«Ла Патри» («Отечество») представлял собой гигантскую емкость в форме колбасы, надутую газом, с открытой гондолой для экипажа, подвешенной снизу. Дирижабль пролетел над Триумфальной аркой и почти над «Мерисом» со скоростью, составившей, по оценке Уилбура, 24 километра в час. Уилбур назвал этот полет «очень успешным испытанием». Однако вскоре он написал, что стоимость такого воздушного корабля была в десять раз больше стоимости «Флайера», а скорость «Флайера» была вдвое выше, чем у дирижабля. Его летающая машина была еще в самом начале пути, в то время как дирижабль «достиг своего потолка и скоро станет вчерашним днем». При этом, однако, зрелище дирижабля, летящего над Парижем, стало прекрасным началом дня.

Как правило, каждое утро предвещало новые деловые встречи.

Постепенно стал ясен главный вопрос: продавать «Флайер» французскому правительству или создавать коммерческую компанию с Анри Дойчем? Вероятность заключения контракта с правительством казалась очень высокой до тех пор, пока не вмешались военные. Они настаивали на проведении испытательного полета «Флайера» при слишком сильном ветре и требовали заключения эксклюзивного соглашения сроком на три года. Уилбур не соглашался ни с тем ни с другим.

Затем вдруг стало ясно, что «Флинт энд компани» рассчитывает на 20-процентные комиссионные не только от суммы продаж, но и от всего, что получат братья. («Не переживай насчет комиссионных Флинта, – написал Уилбур Орвиллу. – Мы сможем удержать их на уровне».)

Вскоре Уилбуру конфиденциально сообщили, что если он, Орвилл и связанные с ними лица смогут поднять цену, предлагаемую французским правительством, на 50 000 долларов, то эта сумма «будет распределена между персонами, имеющими возможность добиться заключения сделки». Другими словами, людям, находящимся во власти, нужно было дать большую

взятку. Уилбур отказался даже обсуждать это.

Чем дольше затягивались переговоры, тем очевиднее становилось, что до проведения демонстрационных полетов мало что удастся решить. Поэтому Уилбур постоянно торопил Орвилла. «Хорошо, если ты успел запаковать и приготовить все до того, как придет это письмо, – писал он. – Проверь, чтобы были подготовлены все запчасти… Конечно, когда поедешь, возьми с собой Чарли Тэйлора… Нам понадобится надежный помощник, когда дело дойдет до испытаний».

Это было написано 28 июня. Уилбур уже почти месяц не получал от Орвилла ни одного письма.

Из письма Кэтрин, датированного 30 июня, он узнал, что дела дома идут далеко не лучшим образом и что она и Орвилл ощущают себя оторванными от того, что происходит в Париже. «Орв вообще не может работать», Орв очень обеспокоен, Орв «неуравновешен», «Орв просто сходит с ума от желания узнать, что происходит в Париже», Орв «вне себя от гнева», потому что «не знает, как развивается ситуация в Париже без него». Она, естественно, тоже.

Кэтрин и Орвилл потеряли всякое терпение с «Флинт энд компани» и спрашивали, можно ли вообще доверять этой компании. Кэтрин почти никогда не имела дела с евреями, но, посмотрев фотографию Харта Берга, спросила, не еврей ли он. «Мне не нравится, как Берг выглядит, – написала она. – Меня только что осенило, что вся компания состоит из евреев. Берг точно выглядит евреем».

Через несколько дней Кэтрин сообщила Уилбуру, что ситуация дома стала даже хуже. Она близка к нервному срыву, и это его рук дело. «Что, черт возьми, происходит с твоими письмами?»

Ее последнее письмо представляло собой бурную смесь гнева, обвинений, жалости к себе и отчаяния, что было чересчур даже для нее. Она была сыта по горло «всем этим». «Мы так нервничаем и сходим с ума от напряжения, что не можем не ругаться. Мы с Орвом начинаем ссориться, стоит нам провести рядом хотя бы пять минут. А бедный папа только приговаривает: "Спокойнее, Бесси, спокойнее", хотя он так нервничает, что вообще не может нас слышать». Она никогда так не уставала от жизни. «Мне хочется плакать, стоит только кому-то взглянуть на меня».

Некоторые из их писем Уилбуру вернулись обратно из-за неправильного адреса. «Почему ты не мог сказать нам раньше, что не получаешь наши письма? Мы приходим в отчаяние, сидя здесь совершенно беспомощные, пока они [«Флинт энд

компани»] делают все, чтобы получить преимущество над тобой. Что у них за бизнес, зачем они втянули тебя в эти дела с французами? Вы могли бы сделать все сами… Я ненавижу их всех… Орв так обеспокоен и измотан, что я волнуюсь за него. Долго он так не выдержит – как и ты, если на то пошло».

Проблема в том, объяснял Уилбур в письме отцу, зная, что епископ поймет все правильно, что с Орвиллом, похоже, случился «характерный для него приступ» и что он «сам не свой».

Утром 17 июля в своем номере в отеле «Лё Мёрис» Уилбур написал длинное ответное письмо Кэтрин, в котором прямо рассказал о ситуации в Париже, о том, как он видит свое участие в ней, как переживает за них, как старается уберечь их от огорчений и почему им не следует волноваться. Письмо было абсолютно честным и доверительным по тону и показывало, как Уилбур оценивает себя, – как, впрочем, почти все, что он писал. Он давал понять, что контролирует ситуацию в Париже, что хорошо ориентируется и знает людей, с которыми имеет дело, и что оставшимся дома нет причин горячиться.

«В виду того, что я один написал вам в три-четыре раза больше писем, чем получил от вас всех вместе взятых, – начал он, – мне довольно забавно читать ваши постоянные жалобы на то, что вы получаете от меня так мало писем». За те два с половиной месяца, что он находился в отъезде, он получал из дома в среднем одно письмо в неделю, в то время как сам писал три-четыре письма в неделю, за исключением десятидневного отрезка, когда положение было настолько неясным, что писать было не о чем.

С самого начала он чувствовал, продолжал Уилбур, что все, что он писал Орвиллу, расстраивает его, однако он считает, что Орвилл имеет право знать о происходящем все. Что касается «Флинт энд компани», то он не стал напоминать Кэтрин и Орвиллу, хотя мог бы, что, если уж на то пошло, именно Орвилл больше всех хотел связаться именно с ними.

> «Я сделал то, что, как мне известно, сделал бы и он, если бы был здесь и знал все факты. В таких случаях тот, кто находится на расстоянии, лишь вредит, давая указания, которые не отвечают ситуации».

Приехав в Европу, Уилбур почувствовал, что сможет контролировать ситуацию. Единственное, что его волновало, будет ли Орвилл готов максимально быстро прибыть с «Флайером». «Жаловаться не входит в мои привычки, но эта *постоянная неготовность* была моим ночным кошмаром больше года».

Что касается Берга и Кордли, то они сначала рассматривали его «просто как приложение».

> «Однако со временем их глаза открылись, и сейчас они понимают, что я вижу ситуацию глубже, чем они, что мои оценки часто более надежны и что я намерен управлять ими, а не позволять им управлять мной… Сейчас я контролирую все, а они дают советы и помогают. В этой роли они нам очень полезны, и я не вижу причин рвать с ними».

Он очень сожалел о том, что домашние так переживают. Сам он, уверял Уилбур, чувствует себя лучше, чем все последние несколько лет.

Они должны перестать волноваться. Для этого нет никаких причин.

В заключение Уилбур сообщил, что некие американцы предложили ему сегодня днем совершить первый в его жизни полет на воздушном шаре.

Они взлетели с площадки аэроклуба в Сен-Клод и, пролетев сквозь облака, поднялись на 900 метров, к яркому солнечному свету и синему небу. Это было намного выше, чем когда-либо поднимался Уилбур, и перед ним открылись захватывающие виды. Париж был в 80 километрах, и шар летел над сельской местностью. «Только что распаханная жирная коричневая земля перемежалась зелеными лугами и полями зерновых всех оттенков желтого и коричневого, создавая прекрасную картину», – писал он. Уилбур с восторгом рассматривал маленькие городки с их красными черепичными крышами и белыми дорогами, бегущими в разных направлениях.

За три с лишним часа они пролетели почти 13 километров и приземлились на пшеничном поле примерно в 18 километрах западнее Орлеана. Но, как красиво ни выглядело воздухоплавание, для Уилбура оно было даже менее привлекательно, чем для Отто Лилиенталя. Оказавшись на земле, вы должны прогуляться до ближайшей деревни, найти место, где можно переночевать, после чего, поскольку ветер дует в другом направлении, вернуться к месту старта на неторопливом местном поезде. («То, что мы ищем, – это средство свободного передвижения по воздуху в любом направлении», – писал Лилиенталь.)

Вечером того же дня, когда Уилбур возвращался на поезде в

Париж, Орвилл направился туда же, для чего выехал из Дейтона на ночном экспрессе до Нью-Йорка. «Флайер III» был наконец собран, упакован и отправлен морем во Францию, где ему предстояло до поры до времени храниться в здании гаврской таможни. По словам Кэтрин, Орвилл отправился в Европу «изрядно выдохнувшимся». Кроме того, уже в дороге он обнаружил, что забыл взять адрес отеля Уилбура.

III.

Ранним воскресным утром конца июля братья встретились. Насладившись спокойным плаванием через Атлантический океан на пароходе «Филадельфия», Орвилл сумел-таки отыскать дорогу до отеля «Лё Мёрис», где нашел Уилбура выглядящим как никогда хорошо.

Позавтракав в отеле, братья отправились на прогулку, оживленно беседуя. Они пообедали в кафе «Альказар» на Елисейских Полях, после чего провели несколько часов жаркого послеобеденного времени на лавочке под деревьями этого оживленного проспекта. Судя по всему, им удалось положить конец всем недоразумениям.

На следующий день Райты встретились с Хартом Бергом и Фрэнком Кордли для «довольно теплого и откровенного разговора» (как назвал это Уилбур). В переводе это означало, что беседа была очень напряженной. Они подняли тему патентов. Уилбур с самого начала четко заявил, что «Флинт энд компани» ни при каких обстоятельствах не вступит в товарищество с братьями. «Мы являемся и намерены оставаться и в дальнейшем единственными собственниками патентов», – заявил он согласно его собственным записям об этом разговоре. Они говорили о расходах и о капитале, вложенном в предприятие. «Дело в том, – сказал Уилбур Бергу, – что мы не намерены отдавать вам двадцать процентов капитала. Мы намерены владеть всем капиталом. Вы являетесь лишь торговыми агентами». И так продолжалось без конца. Берг излагал свои доводы, Уилбур и Орвилл твердо стояли на своем.

На основании всего того, что рассказал и разъяснил ему Уилбур, собственных впечатлений о Берге и прошедших переговоров Орвилл избавился от своих подозрений и сомнений. Он был готов работать с Уилбуром и делать то, что тот скажет. Орвилл был рад заверить Кэтрин, что «наши друзья Ф [«Флинт энд компани»] и Б [Берг] вовсе не являются шайкой бандитов».

Уилбур сводил Орвилла на первую экскурсию в Лувр. Фрэнк

Кордли, для того чтобы отметить приезд Орвилла в Париж, заказал ужин в легендарном и очень дорогом ресторане «Серебряная башня» на Левом берегу. Процедура приготовления фирменного блюда «утка под соусом из крови», которой занимался прямо в зале сам прославленный шеф-повар и владелец заведения Фредерик Делэр, кажется, произвела на Орвилла большее впечатление, чем все, что он увидел в Лувре. Делэр был одет во фрак и со своими бакенбардами и пенсне выглядел, нарезая утку на мелкие кусочки и покачивая головой, скорее как профессор университета, чем как шеф-повар. Это само по себе дорогого стоило, сообщал Орвилл Кэтрин.

> «Ноги, крылья и прочее [продолжал Орвилл] было отправлено на кухню, поэтому мы не видели, что с ними делали; что касается тушки, то после того, как с нее была срезана большая часть мяса, ее поместили под особый пресс, с помощью которого выдавили из нее все соки и кровь. Затем мясо и жидкости поместили на спиртовую горелку и готовили вместе. Месье Фредерик все это время поливал утку соусом. Подали ее с вложенной карточкой, на которой был указан порядковый номер утки, которую мы съели».

Когда в одном из писем епископ Райт выразил опасения по поводу парижских соблазнов, Уилбур в ответном письме заверил его: они не делают ничего, что выходило бы за рамки полученного дома воспитания и бросало тень на семью. Вина, которое он попробовал за это время, не хватит, чтобы наполнить один-единственный бокал. «Мы действительно ведем себя здесь хорошо, – добавил Орвилл. – Мы посетили много больших церквей и еще ни разу не напились».

Их ближайшие перспективы во Франции были не слишком радужны, потому что большая часть правительственных чиновников отправились в свои традиционные августовские отпуска. Однако в Германии интерес к ним был все еще достаточно велик, поэтому Уилбур и Берг решили ехать в Берлин. Туда они отправились 4 августа.

По пути в Берлин, увидев из окна поезда табличку с названием крохотного бельгийского городка Жемапп, Уилбур начал рассказывать об исторической битве, состоявшейся здесь в 1792 году, и, к удивлению Берга, долго рассуждал о значении победы, одержанной войсками юной Французской республики над регулярной австрийской армией. Для Берга это стало еще одним примером необычайной эрудиции Уилбура. Тот пояснил, что читал об этом в юности.

Через неделю, когда в Париж приехал Чарли Тэйлор, Орвилл отвез его в менее помпезный отель на улице д´Альже, за углом от отеля «Лё Мёрис», и зарегистрировал просто как Ч. Э. Тэйлора из Линкольна, штат Небраска. «Мы не хотим, чтобы по бумагам или еще как-то было понятно, что он приехал», – написал Орвилл Кэтрин. С момента прибытия Орвилла пресса следовала за братьями по пятам, и это надоедало им все сильнее.

Райты оказались совсем не похожи на тех, с кем журналистам приходилось иметь дело до сих пор. Корреспондент лондонской газеты «Дейли мейл» сказал Орвиллу, что с ним «намного труднее», чем с большинством других героев газетных репортажей. Сам он, добавил корреспондент, приехав к ним, потратил больше денег на кэб, чем надеется вернуть, но не может бросить это дело из опасений, что какой-нибудь другой репортер раскопает «сенсацию».

В середине августа, когда стало очевидно, что у французов вновь проснулся интерес к заключению соглашения, Уилбур и Берг вернулись из Берлина. Однако реального прогресса в заключении сделки с французами, как и с немцами, не было.

К началу сентября у братьев не осталось никаких дел, кроме как ждать. Из записей Орвилла можно судить, что они были заняты преимущественно тем, что сидели на скамейке в парке, наблюдая за прохожими. Если Уилбур посещал Лувр, то Орвилл отдыхал в саду Тюильри.

«Вам не стоит волноваться по поводу того, что я не дышу воздухом на веранде, – писал Орвилл Кэтрин. – Если я бодрствую, то провожу половину времени в парке напротив гостиницы». Он пояснил, что в парке имеются сотни маленьких чугунных кресел, аренда которых стоит два цента в день. «Работа изрядного количества женщин заключается в том, чтобы налетать на ничего не подозревающего парня, который только что сел в кресло, и требовать с него два цента».

Особенно ему нравилось наблюдать за французскими ребятишками, он удивлялся тому, насколько они послушны. Орвилл рассказывал о маленьких каруселях, каждой из которых управлял человек, поворачивающий рукоятку, и думал, как трогательно, что дети могут получать удовольствие от такой простой и безопасной забавы, цепляясь за поручни так, будто они сидят на необъезженном жеребце. Но иногда в парке появлялось несколько американских детей, и они оживляли обстановку.

> «Они запрыгивают на лошадок и спрыгивают с них на полной скорости – которая никогда не бывает высокой, – хватают руками кольца, которые нужно

нанизать на „нож для колки льда“, а когда сеанс заканчивается, бросают эти ножи (я не знаю, как они здесь называются) друг другу и доводят бедного парня, который хочет собрать их, до сумасшествия».

«Конечно, бывает стыдно за ребят, – добавлял он, – и мы понимаем, что их нужно здорово взгреть, но все-таки приятно иногда видеть что-нибудь, вызывающее хоть какие-то эмоции».

Самое сильное впечатление произвело на братьев то, что все поголовно – дети, мужчины и женщины разных возрастов – играли в «диаболо», старинную игрушку, которая вновь вошла в моду. В комплект для игры входили деревянная катушка, напоминавшая формой песочные часы, и две бамбуковые палочки длиной около 60 сантиметров, соединенные шнуром длиной до полутора метров. Все вместе стоило примерно 50 центов. Играющий стягивал шнуром середину катушки, после чего, держа по палочке в каждой руке, отрывал катушку от земли и начинал вращать ее все быстрее, заставляя балансировать в воздухе. Пока начинающий овладевал навыками игры, катушка постоянно падала на землю, поэтому игру назвали «дьявольской». Она была придумана в Китае больше 100 лет назад и очень понравилась братьям.

Они любили говорить, что весь ход их жизни был определен детской игрушкой, причем французской, а теперь, достигнув зрелого возраста, они находились во Франции и вновь наслаждались игрой, как будто оставались детьми.

В «диаболо» волшебство заключалось не в том, что летала сама игрушка, как это было с вертолетом Альфонса Пено. Здесь вы должны были преодолеть силу земного притяжения с помощью своего мастерства. Научиться этому можно было лишь на практике. Чем больше практики с палочками и шнуром, тем дольше вы будете удерживать катушку в воздухе. Так же и с аэропланом – самого аэроплана недостаточно, нужно овладеть искусством полета.

Тот факт, что Уилбур и Орвилл много играли в «диаболо» у всех на виду, не остался незамеченным и сделал *les frères mystérieux* (загадочных братьев) еще менее понятными. «Загадка» Райтов, писала «Геральд де Пари», по-прежнему оставалась неразрешимой. Газета приводила мнение некоего американца, который часто видел их в саду Тюильри и был убежден в том, что они забросили свою летающую машину и перестали даже думать о ней. «Всем известно, – заявлял этот человек, – что, когда кто-то приобретает привычку играть в „диаболо“, он не может думать ни о чем другом».

Очевидно, братья быстро овладели искусством игры в «диаболо» и добились довольно значительных успехов. Но у Чарли Тэйлора катушка падала на землю в девяти попытках из десяти. А чем еще он мог заниматься, кроме «диаболо», осталось неизвестным.

Когда Кэтрин прочитала о том, что братья целые часы проводят в парке, она рассердилась как истинная учительница. «Вы ни слова не говорите о том, учите ли вы французский, – написала она Орвиллу. – Мне кажется, я бы объездила все окрестности Парижа, вместо того чтобы вечно торчать в парке. Вы не можете найти кого-нибудь, кто говорил бы с вами по-французски?» Тем не менее она попросила их «непременно» привезти ей «диаболо».

Со своим обычным чувством юмора Орвилл ответил ей, что познакомился в парке с французом, который говорит по-английски, но считает безнадежным одновременно пытаться учиться играть в «диаболо» и изучать французский.

В Дейтоне снова открылись школы, и Кэтрин вернулась к занятиям. Дома опять все было хорошо. Атмосфера совсем не напоминала ту, что царила совсем недавно. Кэтрин и отец «отлично ладили». Он купил себе новую пишущую машинку, она заказала новую плиту. «Вы можете оставаться там сколько угодно», – написала она братьям.

«Что ты предлагаешь? – спрашивал Уилбур Орвилла в письме, которое отправил ему в конце сентября из Берлина, куда опять уехал. – Мы не можем больше позволить себе тратить время на переговоры, но не можем и вернуться в Америку без какого-нибудь решения по нашему бизнесу здесь».

Поэтому они остались в Европе, и Орвилл на некоторое время присоединился к Уилбуру в Берлине. Лишь в начале ноября, уже находясь в Париже, они пришли к выводу, что пора возвращаться домой.

Однако прежде братья вместе с Хартом Бергом посетили демонстрационный полет, который провел французский авиатор Анри Фарман, «месье Анри», бывший художник, первоклассный вело– и автогонщик, считавшийся лучшим пилотом Европы. Множество народу собралась в городке Исси-ле-Мулино, расположенном юго-западнее Парижа. Фарман был широко известен повсюду, даже в Соединенных Штатах. («Разве вы не переживаете из-за "полетов Фармана"?» – спрашивала братьев Кэтрин.) Фарман летал на биплане, построенном французским

производителем аэропланов, компанией братьев Вуазен. Большинство его стартов были неудачными. Он испытывал трудности при отрыве от земли, проблемы возникали также при попытке сделать круг. Но один раз он пролетел около километра и описал почти полный круг.

Посмотрев на все это, Орвилл решил, что им с Уилбуром не о чем беспокоиться. Когда репортер спросил его, что он думает по поводу увиденного, Орвилл ответил лишь, что они с братом никогда не критикуют работу других и что только время покажет, годятся ли методы, примененные при постройке машины Фармана, для полетов при сильном ветре.

Тем не менее французские энтузиасты не сомневались в лидерстве их страны в области авиации. Франция могла похвастаться братьями Габриелем и Шарлем Вуазенами, которые основали свою компанию только в этом году, а также другими авиаторами, включая Леона Делагранжа, который тоже летал на биплане Вуазена, и Луи Блерио, который научился летать на моноплане собственной конструкции. Подобно Анри Фарману, эти французские пилоты летали на публике и в значительной степени – для удовольствия публики.

Опять-таки, в отличие от братьев Райт, большинство французских пилотов – Фарман, Сантос-Дюмон, Делагранж, Блерио, граф Шарль де Ламбер – были людьми очень состоятельными, которых затраты на их деятельность в области авиации не особенно волновали.

«Похоже, именно французскому гению будет доверена почетная миссия вести мир к завоеванию воздушного пространства», – заявил президент Французского аэроклуба. Его знаменитый коллега по клубу, Эрнест Арчдикон, считал «Флайер» братьев Райт не более чем «машиной-фантомом».

На тот момент «Флайер III» и его детали по-прежнему хранились в здании таможни в Гавре. Уилбур и Чарли Тэйлор отправились домой первыми. Орвилл выехал вскоре после них.

В письме, отправленном с борта парохода «Балтик», Уилбур, пребывавший в прекрасном расположении духа, писал отцу:

> «Мы потратим зиму на подготовку новых машин для весенней продажи. Тогда-то, вероятно, мы и вывесим объявление: „В день открытия продажа всех товаров ниже себестоимости“. В Европу мы вернемся, наверное, в марте, если только до этого не достигнем договоренности с правительством Соединенных Штатов».

В то время как Чарли по прибытии в Нью-Йорк сразу отправился в Дейтон, Уилбур сделал остановку в Вашингтоне,

чтобы разузнать, как там идут дела, и успеть домой ко Дню благодарения. Он был чрезвычайно рад узнать, что Вооруженные силы наконец-то серьезно заинтересовались их изобретением.

С началом следующего года стало реализовываться все, над чем братья работали, чтобы добиться заключения договоров продажи. 8 февраля 1908 года Министерство обороны наконец приняло их предложение о цене 25 000 долларов за «Флайер». А меньше чем через месяц, 3 марта, они подписали соглашение с французской La Compagnie Générale de Navigation Aérienne с условием публичной демонстрации «Флайера» во Франции в середине лета.

Глава 8
Триумф в Ле-Мане

Джентльмены, я лечу.

Уилбур Райт

I.

«Я сейчас еду в Китти Хок, чтобы подготовить лагерь для проведения небольшой практики перед официальными испытаниями в Вашингтоне и во Франции», – написал Уилбур Октаву Шанюту из Элизабет-сити 8 апреля 1908 года. Решение впервые приступить к большим публичным демонстрациям их «Флайера» – как самый важный и сложный шаг из всех, которые братья до сих пор предпринимали, – было, наконец, принято, а необходимость в «небольшой практике» действительно назрела. Оба брата не летали на аэроплане в течение двух с половиной лет, с осени 1905 года.

Уилбура предупреждали о том, что лагерь на Килл-Девил-Хиллз полностью разрушен, но то, что он увидел, превзошло самые худшие его ожидания. От самого первого дома остались только стены. Новый дом исчез, унесенный жестокими ветрами или разобранный на части злоумышленниками, которых, как понимали братья, уже не привлечь к ответственности. Водяной насос тоже кто-то унес. Полы обоих домов занесло полуметровым слоем песка и обломков. Бродя среди развалин, Уилбур поднимал детали и куски своих машин постройки 1901, 1902 и 1903 годов.

Можно себе представить, в какое уныние привело увиденное того, кто еще недавно жил в отеле «Лё Мёрис».

Уилбур договорился, что временно поживет на спасательной станции Килл-Девил-Хиллз и с помощью двух местных плотников начал заново отстраивать здания. Сильные ветры, проливные дожди и жестокие приступы диареи не облегчали жизнь. «Условия почти невыносимые», – записал он в своем дневнике. Тяготило его и то, что многие из тех, с кем они с Орвиллом работали в недавнем прошлом, либо умерли, либо уехали. Билл Тэйт был занят на работе, Джон Т. Дэниелс перевелся на спасательную станцию в Нэгс-Хед, Дэн Тэйт умер.

Вскоре в Китти Хок подъехал механик из Дейтона Чарли Фернас, которого братья наняли, что он помог им, и к 25 апреля,

когда прибыл Орвилл с упакованными в ящики деталями «Флайера», лагерь был почти готов.

> «Провел вторую половину дня за уборкой мусора и обживанием дома [записал в дневнике Уилбур]. Я спал на хорошей кровати нормального лагерного образца. Орвилл спал на досках, брошенных на балочные перекрытия, Фернас спал на полу. Каждый счел свой вариант самым лучшим».

Утро пятницы 27 апреля ушло на вскрытие ящиков, сборку крыльев и изготовление верстака. Во второй половине дня они починили несколько нервюр, сломанных при транспортировке, и начали сшивать нижние секции. Установка двигателя и направляющих цепей, а также работы по монтажу направляющей дорожки заняли еще несколько дней.

Основное изменение в конструкции на этот раз заключалось в том, что теперь «Флайер» был двухместным. Пилоты должны были сидеть рядом друг с другом в первую очередь для того, чтобы лучше управлять деформацией крыльев. Таким образом, они не должны были больше лежать на животе, вытягивая шею, чтобы видеть происходящее впереди. Аэродинамическое сопротивление теперь было больше, но достигнутые преимущества перевешивали это обстоятельство.

В течение трех недель после приезда Уилбура на Внешние отмели здесь не появлялся ни один репортер. Затем норфолкская газета «Вирджиниан пайлот» опубликовала повсеместно подхваченный другими изданиями полностью выдуманный материал о том, что братья Райт, опять вернувшиеся в Китти Хок, уже совершили 16-километровый полет над морем при ветре скоростью 24 километра в час. В два счета репортеры множества изданий примчались на Внешние отмели. Первым здесь оказался молодой репортер-фрилансер из газеты «Нью-Йорк геральд», Д. Брюс Сэлли. Он прятался среди виргинских сосен на дальнем холме, откуда наблюдал за происходящим в лагере с помощью полевого бинокля.

Испытательные полеты начались 6 мая. Орвилл поднялся в воздух первым и пролетел больше 300 метров. Через два дня он и Уилбур летали по очереди, совершая полет за полетом. Им пришлось прерваться из-за Сэлли, который прибежал в лагерь, будучи не в силах сдержать волнение от увиденного. Когда он ушел, Уилбур опять поднялся в воздух и пролетел больше 600 метров.

Поток репортеров нарастал. Так началось вмешательство прессы в жизнь братьев – с этим явлением они будут бороться все

последующие годы. Репортеры, представлявшие «Нью-Йорк таймс», «Нью-Йорк американ уикли», «Нью-Йорк уорлд», «Кольерс уикли», «Текникал уорлд», «Пэрис геральд» и лондонскую «Дейли мейл», бродили по окрестным дюнам, увешанные полевыми биноклями и телескопами.

Журналист по имени Байрон Ньютон, командированный газетой «Геральд де Пари», воздал должное дикости и удаленности места, в котором он и другие репортеры оказались, сойдя на берег в городке Мантео на острове Роанок:

> «Братьев Райт мы нашли примерно в 20–22 километрах от города, среди огромных песчаных дюн на побережье рядом со спасательной станцией Китти Хок. Это место расположено на узкой, покрытой болотами и густым лесом полосе, лежащей между Атлантикой и материком… Я никогда не видел ничего подобного и не проезжал через более труднодоступную и опасную местность. Чтобы добраться до этого места, нам пришлось пересечь пролив Роанок в шлюпке и после этого пройти пешком десять километров, время от времени перебираясь через высокие насыпи белого песка… Иногда мы продирались через болота и густой лес, кишащие ядовитыми змеями, москитами, дикими кабанами и грифами-индейками, а в воздухе плавали испарения, вызывающие лихорадку».

Холмы Килл-Девил-Хиллз и городок Китти Хок казались «концом света», написал корреспондент журнала «Кольерс уикли» Артур Руль, который затем подчеркнул, что этот «конец света» на самом деле превратился в «центр мира, потому что здесь произошло воплощение в жизнь идеи, которая в скором времени сделает мир немного другим по сравнению с тем, каким он был совсем недавно».

Это не газетные репортеры, писал он, а человеческое любопытство плыло, шагало вверх и вниз по холмам, долго шло пешком, а теперь лежало здесь, скрываясь, голодное и всматривающееся вдаль сквозь вездесущий песок. «Во всем этом было что-то сверхъестественное, почти жуткое, – написал другой корреспондент. – Здесь, на этом одиноком пляже, разыгрывалось величайшее представление всех времен, у которого не было зрителей и аплодисментов и которое сопровождалось лишь грохотом прибоя и пронзительными криками морских птиц».

Уилбур и Орвилл не понимали, почему репортеры держатся на большом расстоянии. Лишь позднее им рассказали, что ходили слухи, будто братья готовы охранять свою машину с ружьями и

дробовиками. Отвечая на вопрос, что бы они сделали, если бы корреспонденты пришли в лагерь и уселись там наблюдать, Орвилл сказал: «Мы не могли допустить задержек в работе. У нас было слишком много дел, а времени не хватало».

Еще один корреспондент, рассказывая о том, как выглядело все происходящее с того места, откуда велось наблюдение, писал о «колоссальных, ослепительно-белых песчаных дюнах по правую руку, слева на некотором расстоянии тоже находились дюны и виднелось море, а солнце Каролины, смотрящее с ясного голубого неба, заливало пейзаж резким ярким светом». Братья, толкающие свой аэроплан около ангара, были похожи «на две черные точки». Звук заведенного двигателя походил на стрекот «жатвенной машины, работавшей на дальнем поле». Лопасти винтов «сверкали и вращались», и самолет проносился мимо «стремительно, как скорый поезд».

«[Мы все] считали себя опытными бойцами с точки зрения наблюдения за неожиданными событиями, – писал корреспондент «Геральд де Пари» Байрон Ньютон, – однако для 1908 года зрелище летающих по воздуху людей было настолько ошеломляющим, что мы все застыли как каменные истуканы».

Фотограф из «Кольерс уикли» Джеймс Хэйр сделал снимок, которому суждено было стать первой опубликованной фотографией «Флайера» братьев Райт в воздухе.

Ранним утром 14 мая зрителей угостили зрелищем, которого никто никогда раньше не видел – в летающей машине, приводимой в движение мотором, сидели два человека. Это Уилбур взял в короткий полет Чарли Фернеса.

Газетчикам с их удаленного наблюдательного пункта показалось, что это Уилбур и Орвилл совершили совместный полет, и об этом они сообщили в свои издания. Но братья, понимавшие, насколько это рискованно, уже решили, что никогда не будут летать вместе. Таким образом, если одному их них было суждено погибнуть, то другой смог бы продолжать работу.

На Внешние отмели вернулось летнее тепло, и в тот полдень, когда Уилбур взлетел один, стояла почти невыносимая жара. Летя со скоростью около 80 километров в час, он сделал один большой круг и начал было второй, но, все еще плохо справляясь с новыми рычагами управления, неправильно сработал рулем высоты и неожиданно рухнул на землю примерно в полутора километрах от лагеря.

«Я наблюдал за ним в полевой бинокль, – вспоминал Орвилл. – Машина встала дыбом – носом вниз, хвостом вверх. В воздух поднялся фонтан песка – такой фонтан, что с того места, где я находился, я не мог в точности видеть, что произошло…

Прошло, наверное, секунд 30, прежде чем появился Уилл».

Его выбросило из разрушенного самолета. У него был порез на носу, но, несмотря на сильные ушибы и ссадины на плечах, предплечьях и кисти одной руки, он не получил серьезных травм. Обошлось без переломов.

Тем не менее от самолета остались одни обломки, поэтому, как объявил Уилбур, испытания подошли к концу. Через два дня он снова был в дороге. Братья договорились о том, что он отправится во Францию и начнет требуемые демонстрационные полеты, а Орвилл займется тем же в Вашингтоне.

В течение недели с небольшим испытательных полетов у Килл-Девил-Хиллз он и Орвилл стали объектом такого внимания и удостоились таких похвал в прессе, каких до сих пор не знали. Они превратились в настоящих знаменитостей. Но публичных выступлений по-прежнему не было. Кролика еще только предстояло вытащить из шляпы на всеобщее обозрение.

Уилбур сообщил Кэтрин из Нью-Йорка, что для него забронирована каюта на пароходе «Турень». «Я очень не хочу уезжать, не заехав сперва домой».

«Пиши чаще, – написала она ему в ответ. – И не возвращайся домой, не купив мне несколько пар перчаток (шестого размера) – черных и белых, коротких и длинных. Только не покупай, пока они не подешевеют».

II.

Плавание до Гавра оказалось не богато на события. «Океан был спокоен, но большую часть времени стоял туман» – это все, что мог рассказать Уилбур. Он прибыл в Париж 29 мая, и всю следующую неделю они с Хартом Бергом разъезжали по стране, посещая возможные места для демонстрационных полетов, включая Фонтенбло и Витри, но не нашли ничего подходящего.

Французская пресса, осведомленная о возвращении Уилбура, демонстрировала «тенденцию» к несколько враждебному и презрительному тону, сообщал он Орвиллу. Однако почти всем остальным было очевидно, что это больше чем «тенденция». Например, популярное издание «Иллюстрасьон» опубликовало сильно отретушированную фотографию «Флайера», сделанную в Китти Хок, с примечанием: «Его вид кажется довольно сомнительным, и в каждом его элементе можно найти всевозможные признаки "подделки", причем не очень хорошо изготовленной».

К тому же в стране отмечался новый взрыв энтузиазма по

поводу героических подвигов французских авиаторов. Ранее в этом году Анри Фарман смог совершить полет продолжительностью почти в две минуты, а этой весной, в конце мая, он привлек внимание прессы, когда взял с собой в воздух пассажира. Уилбур сообщил Орвиллу, что Фарман и Делагранж также совершают демонстрационные полеты по всей Европе, которые имеют большой успех.

Что касается их дел, то Уилбур написал, что «перво-наперво нужно немного попрактиковаться и провести демонстрационные полеты, а там будь что будет».

Харт Берг заверил корреспондента издания «Авто», что братья Райт совершат полет перед публикой в течение двух месяцев. Период секретных испытаний завершен, заявил он. Французская публика первой увидит это собственными глазами.

Но где? 8 июня он и Уилбур отправились на поезде в Ле-Ман, тихий старинный город с 65 000 жителей на реке Сарта в департаменте Сарта, находящийся в 200 километрах к юго-западу от Парижа. Проживающий в городе известный производитель автомобилей и энтузиаст воздухоплавания Леон Болле, прослышав о том, что Уилбур ищет подходящее поле, предложил Бергу Ле-Ман, где много открытых плоских пространств.

Он встретил Уилбура и Берга на железнодорожной станции в одном из своих самых больших и импозантных автомобилей и повез показывать город и окрестности. Как оказалось, никто не мог бы оказаться радушнее и полезнее в данной ситуации, чем Леон Болле, тем более что он с готовностью тратил на них свое время.

Невысокого роста, чернобородый, он был тучен и весил 110 килограммов. Внешне он контрастировал с Уилбуром даже сильнее, чем Харт Берг. Так же, как и Уилбур, Болле не учился в университете, а вместо этого вошел в бизнес отца, владевшего заводом по литью колоколов, со временем начал выпускать автомобили и добился на этом поприще больших успехов. («Автомобили Леона Болле изготавливаются только из высококачественных материалов на просторных и красивых заводах Ле-Мана», – гласила реклама.) Болле неплохо говорил по-английски и сразу понравился Уилбуру. В итоге получилось так, что Болле помог Уилбуру больше, чем кто-либо еще, и никогда не просил ничего в ответ.

Из возможных мест Уилбуру приглянулся ипподром Унодьер, расположенный примерно в 8 километрах от города. Он был со всех сторон окружен деревьями и имел неровное покрытие. Тем не менее, сообщил Уилбур Орвиллу, он счел, что ипподром можно использовать в их целях. Болле сказал, что посмотрит, что

можно сделать. Кроме того, он предложил Уилбуру полностью распоряжаться огромным помещением на своем заводе, где можно будет собрать «Флайер», а также обещал прислать в помощь рабочих.

Через три дня, уже в Париже, Уилбур получил сообщение Болле о том, что ипподром Унодьер в его распоряжении, и провел следующий день в хлопотах, покупая комбинезоны, рабочую обувь и соломенную шляпу.

Однажды вечером в элегантном салоне в стиле Людовика XVI в квартире Берга Уилбур давал интервью молодому французскому журналисту Франсуа Пейрэ, который специализировался на авиационной тематике. Французу было известно, что это первое интервью, которое Уилбур согласился дать во Франции. О нем договорился Берг. Они говорили об экспериментах в Китти Хок, о моторах и патентах и о том, почему для демонстрационных полетов был выбран Ле-Ман. Но именно Уилбур, относительно которого у Пейрэ были самые большие сомнения, очаровал его окончательно и бесповоротно.

«Мистер Харт Берг предложил мне перед интервью чашку кофе и открыл коробку с сигарами, – написал Пейрэ. – Я чувствовал, что мои сомнения улетучиваются одно за другим вместе с дымом. Сквозь его клубы я рассматривал Уилбура Райта, его тонкое, серьезное лицо с неожиданно умными блестящими глазами… Я должен был признать – нет, этот человек не обманщик».

Это интервью стало началом. В ближайшие месяцы Франсуа Пейрэ будет публиковать самые познавательные и содержательные материалы об Уилбуре.

Уилбур возвратился в Ле-Ман ближе к полуночи 16 июня и поселился в отеле «Дофин» в номере, окна которого выходили на главную площадь города – площадь Республики. Сгорая от нетерпения скорее приступить к сборке «Флайера», он прямо с утра начал открывать ящики в цеху на фабрике Болле и едва смог поверить своим глазам. Двумя месяцами раньше в Китти Хок он обнаружил старый лагерь в развалинах. Сейчас он глядел на обломки «Флайера» и едва мог сдержать гнев.

Были сломаны десять или даже больше ребер жесткости, одно крыло уничтожено полностью, вся материя в дырах. В ящиках царил настоящий хаос. Радиаторы были разбиты, валы винтов сломаны, катушки перевернуты, пропали важнейшие провода, гайки и болты.

В письме Орвиллу, написанном в тот же день, Уилбур не сдерживался и обвинил его (что было ему не свойственно) в некачественной работе, сказав, что никогда в жизни не видел примера худшей упаковки: «Я уверен, что с помощью лопаты мог бы раскидать все по ящикам за две-три минуты, и получилось бы не хуже. Я никогда не видел примеров подобного идиотизма». Выходило, что для полной подготовки к полетам потребуется намного больше времени, чем он рассчитывал, а Орвилла или Чарли Тэйлора под рукой не было.

Уилбур немедленно приступил к работе, разобрал ящики и начал ремонт. «Сегодня весь день и несколько часов вчера занимался заменой сломанных нервюр на плоскостях», – записал он в дневнике 18 июня.

> «Чтобы починить одно крыло, пришлось снять его полностью. Нашел много деталей в худшем состоянии, чем на старой машине. Хвостовой трос не под материей; шайбы на нем – не на той стороне нервюр; отсутствуют блоки, которые удерживают торцевые нервюры от соскальзывания назад; нет стальных ободков на переднем нижнем лонжероне под стойкой; недостаточен зазор в задних петлях, соединяющих секции; материя не обернута вокруг стоек в местах крепления винтов».

Механики с фабрики Болле делали все что могли, но поначалу помощи от них было мало. «Тяжелая выдалась работа по сшиванию секций, – сообщал Уилбур Орвиллу в другом письме. – Только у меня одного пальцы достаточно сильны для того, чтобы затягивать проволоку, поэтому пришлось трудиться самому… Руки отваливаются, а я не сделал еще и половины».

«Монтируя все заново, – добавлял он, – я нашел много свидетельств того, что прошлым летом, работая, ты думал о чем-то другом».

Позднее Уилбур узнал, что причины хаоса и разрухи находятся не в Дейтоне, а в Гавре, и вина лежит на безответственных французских таможенных инспекторах. Он сразу извинился перед Орвиллом. Тот, понимая, какой стресс испытывает брат, не стал делать из этого проблему.

Уилбур работал спокойно и размеренно, устанавливая стойки и натягивая тросы. Ему пришлось ремонтировать старый двигатель после того, как он обнаружил, что французские механики сделали свою работу «ужасно». Этот ремонт отнял целый день. «Мне пришлось делать все самому, потому что почти невозможно объяснить, что мне нужно, людям, которые не понимают три четверти сказанного по-английски».

Верный жизненным принципам семьи Райт, по воскресеньям он не работал, а писал письма или осматривал достопримечательности. Ему было очень комфортно в отеле «Дофин», где, как писали в «Мотор кар джорнал», не было «никакого шика – простая и обильная еда, которую готовил и подавал сам шеф-повар», что особенно пришлось по вкусу Уилбуру. И Ле-Ман, как он с удовольствием говорил, представлял собой «старомодный городок, почти так же оторванный от мира, как Китти Хок». Ему нравился звон колоколов (отлитых на фабрике Болле) в церкви на другой стороне площади, и он с радостью описывал и его, и главную местную достопримечательность – огромный кафедральный собор Сен-Жюльен.

Построенный на холме над рекой Сарта, где первые поселения были основаны еще римлянами, он возвышался над густо застроенным кварталом средневековых домов, образующим старейшую часть города. У собора не было шпиля, а его особенностью были двойные контрфорсы. Кроме того, собор представлял собой редкую комбинацию римского и готического стилей, что лучше всего было видно внутри. Романской части было почти 900 лет (ее построили в XI веке), в то время как готическая датировалась XIV и XV веками, и именно она произвела на Уилбура самое сильное впечатление.

Он писал Кэтрин: «Высота арок, образующих проходы между нефами и хором, так велика, что человек, стоящий у наружной стены внешнего нефа, видит проход до самого верха хора и великолепные витражи». Посетитель оценивает не только легкость и красоту старинных окон, но видит игру света и цвета от окон на верхних пределах арок высотой 33 метра над входом в собор.

Уилбур не сообщил, ощущал ли он в тот момент какую-то связь между вдохновением, которое исходило от этого творения человеческого гения, и тем, что делал он. Но наверняка что-то подобное он чувствовал.

Явившись через несколько дней на воскресную службу, Уилбур столкнулся с тем, что единственная ее часть, которую он смог понять и в которой поучаствовал, был сбор пожертвований. Кэтрин он написал, что огромное здание «впечатляет все больше и больше как один прекраснейших образцов архитектуры, которые я видел».

Кроме того, он рассказал, что на площади перед собором открылся крестьянский рынок, и в довершение ко всему там же разбил свой шатер бродячий цирк.

Рассказывая об удобствах отеля, Уилбур особенно хвалил еду.

Она была лучше, чем где-либо в Европе, – порции большие, а блюда не слишком вычурные. Например, обед состоял из нарезанных помидоров и огурцов, жареного языка с грибами, бараньих котлет с молодым картофелем, «какого-то пирога» и миндаля. Он говорил, что никогда не чувствовал себя так комфортно, находясь вдали от дома, видимо, давая тем самым понять, что такие заведения, как «Лё Мёрис», слишком роскошны для него. Ни один человек в «Дофине» не понимал по-английски, но все изо всех сил старались обслужить его как можно лучше.

Первая встреча с супом, заправленным макаронами в виде букв, подарила ему возможность сделать небольшую забавную зарисовку, которую должна была особенно оценить Кэтрин.

> «Как-то вечером я был немного удивлен и обеспокоен, когда, сев обедать, вдруг обнаружил, что мой суп-лапша вдруг оказался супом с фигурами всевозможных форм и буквами. Сначала я даже испугался. При подробном изучении вопроса я понял, что тесто пропустили через формы, чтобы получились буквы и фигуры! Это напомнило мне „ящик для сломанных литер“ в типографии, и было еще смешнее из-за того, что в каждой ложке супа складывалось свое сочетание букв».

Тем временем ситуация на фабрике Болле не улучшалась. «Я должен делать всю работу сам, потому что у меня нет чертежей, чтобы показать людям, как соединяются разные детали, а на объяснения уходит слишком много времени.

> «У меня тут есть рабочий, он не первоклассный механик, он не изобретателен и не инициативен, его словарный запас ограничен. Когда я говорю ему: „Передай мне отвертку“, он или стоит с глупым видом, или убегает, будто действительно понял, чего я хочу, и, лишь прождав впустую и сходив за отверткой, я понимаю, что он не понял значение слова „передать“.
>
> Большая часть времени у меня уходит на то, чего я вообще не должен делать.
>
> На сегодняшний момент я собрал основные плоскости [крыла] и протянул в нескольких местах новые тросы. Полозья на месте, двигатель смонтирован и отрегулирован, установлено пусковое магнето. Я еще должен установить трансмиссию и винты, но это недолго. Мне нужно также поставить передний и задний рули, доделать каркас и закончить с тросами».

Те, кто трудился рядом с ним на фабрике, удивлялись его тщательности, тому, что он сам делал нужные ему детали, даже какой-нибудь обычный крючок, и начинал или заканчивал работу, как и они, будто по сигналу фабричного гудка, словно он – один из них.

Вечером 4 июля около шести часов Уилбур, в нарушение своего обычного рабочего распорядка, все еще оставался на фабрике. Лишь Леон Болле составлял ему компанию. Закончив монтаж двигателя, Уилбур проверял его на скорость, стоя рядом с ним с закатанными рукавами. Неожиданно оторвался шланг радиатора, и струя кипящей воды обварила Уилбура. Основной удар приняло на себя обнаженное левое предплечье, но грудь также сильно ошпарило.

Болле осторожно опустил его на пол и побежал за помощью. «К счастью, в фабричной аптеке была пикриновая кислота, – сообщил он Харту Бергу, – поэтому меньше чем через минуту после происшествия ему наложили повязки из смоченных пикриновой кислотой бинтов».

Дело и так было плохо, но пресса, по своему обыкновению, представила происшествие в еще худшем свете, а Уилбур, как обычно, старался держаться так, будто все в порядке. Большую часть письма, написанного через три дня после этого, он посвятил рассказу о местном докторе с повадками коновала, который приходил обрабатывать ожоги. Как бы то ни было, Уилбур написал, что почти все зажило и боль ушла, хотя на самом деле прошел месяц, прежде чем он смог пользоваться левой рукой и прошел стресс, вызванный травмой.

Однако, несмотря ни на что, в первых числах августа он уже следил за «доведением до ума» машины, восстановленной из обломков. Этот самолет, конечно, отличался от аппарата, который они с Орвиллом построили дома. Уилбур ни разу не летал на нем. Испытания были очень рискованны даже при идеальных условиях. Помимо всего прочего его последний полет состоялся три месяца назад и закончился крушением.

Вечером 6 августа было уже почти совсем темно, когда Уилбур, Леон Болле и Харт Берг отвернули переднюю часть каркаса «Флайера», подложили под полозья колеса, подцепили всю конструкцию к величественному автомобилю Берга и повезли ее на ипподром Унодьер, расположенный в восьми километрах к югу от города. Здесь «Флайер» закатили в сарай. К удовольствию Уилбура, пресса осталась в полном неведении. Они не заметили

ни одного следящего за ними репортера.

Чтобы охранять «Флайер», Уилбур решил остаться ночевать в том же сарае и провел в нем и последующие ночи. Сарай очень напоминал построенный братьями в Китти Хок, отличаясь лишь наличием уборной и шланга для мытья на улице. Кроме того, в ресторанчике неподалеку готовили «очень хорошую еду», а на ферме в 100 метрах от сарая Уилбур брал молоко и наслаждался визитами мальчика пяти или шести лет от роду, который немного говорил по-английски и имел вид «честного малого».

Ни его левая рука, ни «Флайер» не внушали ему доверия, а если бы первый демонстрационный полет закончился плохо, это стало бы серьезной неудачей.

Прибывшие репортеры постепенно становились все более нетерпеливыми и, по мнению Уилбура, все более надоедливыми. Корреспондент лондонской «Дейли мейл» Джозеф Брэндрет писал: «Из-за его отношения к нам мы называли его "упрямым ослом", "чудаковатым", "угрюмым", потому что у этого "сфинкса" невозможно было узнать, что и когда он намерен делать».

«Я не просил вас сюда приезжать, – говорил газетчикам Уилбур. – Я начну, когда буду готов. Нет, я не стараюсь вводить вас в заблуждение, но если вас здесь не будет, то я не собираюсь вас дожидаться».

Когда раздражение репортеров достигало предела, из ангара появлялся Берг и рассказывал им остроумный анекдот, что почти всегда поднимало всем настроение.

Болле также охотно беседовал с репортерами об Уилбуре и его странностях. Он рассказал, как тот не подпускает никого к своей машине, не разрешая потрогать даже кусок троса. Он не дает механикам заливать горючее в двигатель, поскольку уверен, что «они сделают все не так». Те в ответ придумали ему прозвище Старая масленка.

Каким-то образом репортеру из «Дейли мейл» Брэндрету удалось подсмотреть, как живет американский чудак:

> «Его комната расположена в углу ангара. Она представляет собой низкий упаковочный ящик, у которого снят верх. На краях ящика установлена узкая низенькая кровать. К стенке ящика гвоздями прибит кусок зеркала, рядом с ним – рукомойник. Это наряду с крошечным шкафчиком, бензиновой плиткой (он сам готовит себе завтрак) и складным стулом составляет все убранство комнаты. Он моется из шланга, прикрепленного к резервуару в 60 футах [18 метров] от ангара. Фактически он спит под крыльями своего

аэроплана. Рано утром он начинает работать, насвистывая что-то».

III.

Суббота 8 августа – восьмой день восьмого месяца восьмого года нового столетия – оказалась самым прекрасным днем, на какой только можно было надеяться. На бездонном голубом небе не было ни облачка. Северо-восточный бриз дул немного слабее, чем хотелось бы Уилбуру, но он задумал лететь.

Новость о том, что на ипподроме что-то готовится, распространилась быстро, и к началу дня все уже были уверены, что шоу состоится. Почти все собравшиеся приехали из Ле-Мана, и, хотя их количество не впечатляло, выглядели они, когда начали заполнять небольшую деревянную трибуну, совсем как перед скачками, почти торжественно: мужчины в соломенных шляпах и панамах, дамы – в летних платьях и шляпах с вуалями для дополнительной защиты от солнца.

Тут и там на деревьях вокруг ипподрома сидели городские мальчишки. Атмосфера летней загородной прогулки в Ле-Мане удивительно отличалась от атмосферы в Китти Хок. Некоторые пары даже захватили с собой корзинки с едой для пикника. Ожидая, пока что-нибудь начнется, присутствующие коротали часы за оживленными разговорами.

В толпе можно было заметить несколько знаменитостей, явно не из Ле-Мана. Там были два русских офицера в форме и Эрнест Арчдикон из Французского аэроклуба, известный своим скептическим отношением к братьям Райт, а также знаменитый французский герой-авиатор Луи Блерио, привлекавший больше всего внимания среди собравшихся. О чем мог думать сидевший на трибуне Блерио, неизвестно, а вот Арчдикон продолжал говорить, что убежден в грядущей неудаче Уилбура Райта, и был рад разъяснить сидящим рядом с ним, что «не так» в самолете американца.

Открытое пренебрежение Арчдикона к братьям Райт особенно ярко проявилось на обеде, состоявшемся в аэроклубе в сентябре 1907 года, когда он заявил:

«Сегодня знаменитые братья Райт могут утверждать, что хотят. Если это правда – а я сомневаюсь в этом все больше и больше, – что они первыми поднялись в воздух, то они не прославятся перед лицом Истории. Они должны были отказаться от своей непонятной склонности к тайне и проводить свои эксперименты на глазах публики подобно Сантосу-Дюмону и

Фарману, и перед официальными экспертами, окруженные тысячами зрителей».

Присутствовали также, как и ожидалось, многочисленные представители прессы, репортеры и корреспонденты из Парижа, Лондона и Нью-Йорка. Все находились в ожидании грандиозной сенсации.

Уилбур, который, как обычно, встал рано, не проявлял никаких признаков нервного напряжения или возбуждения. Такая «самоуверенность» действовала успокаивающе, сказал потом Харт Берг:

> «В его внешнем виде обращало на себя внимание то, что он не был одет, будто собирается сделать что-то необычное или рискованное. Конечно, у него не было специального летного шлема или куртки, потому что такой одежды тогда не существовало, – он был одет в простой серый костюм, который носил обычно, и кепку. Ну и еще у него был высокий накрахмаленный воротничок, который он носил со всем, кроме, пожалуй, комбинезона».

В ангаре Уилбур сразу приступил к подготовке полета, начав сосредоточенно проверять все системы. Как позже сказал один наблюдатель из числа репортеров, «ни нетерпение ожидающей толпы, ни насмешки конкурентов, ни давление финансовых условий, которые не всегда были простыми, не могли заставить его действовать второпях, если возникала проблема, и он делал все, что в его силах, чтобы понять ее суть и решить ее».

Для зрителей единственными признаками того, что могло произойти, были направляющая дорожка и высокая катапульта на четырех стойках, установленная в центре поля. Дорожка была расположена под прямым углом к трибуне и направлена прямо на деревья на противоположном конце поля.

Около полудня Харт Берг вышел на поле, чтобы через громкоговоритель объявить о запрете фотосъемки. Громко выражавшие свое недовольство фотографы из газет и журналов, прождавшие целые сутки, посовещались и объявили, что если мистер Райт согласен разрешить фотографировать в понедельник, то до тех пор они не будут снимать. Чтобы удостовериться в том, что праздные зрители также не будут фотографировать, один фотокорреспондент будет «патрулировать» поле на велосипеде.

Было почти три часа пополудни, когда Уилбур открыл двери

ангара и ослепительно белый «Флайер» выкатили на свет солнца. Уилбур продолжал колдовать над ним. Затем он пересек поле вдоль и поперек, чтобы убедиться в том, что стартовый рельс направлен точно против ветра, тщательно проверил катапульту и проследил за подъемом противовеса, ничуть не спеша.

С помощью Берга, Болле и еще нескольких добровольных помощников аппарат, временно установленный на колеса, был осторожно выкачен на центр поля и поставлен на стартовые рельсы.

Наконец, ровно в половине седьмого, когда уже смеркалось, Уилбур надел кепку козырьком назад и тихо сказал, обращаясь к Бергу, Болле и остальным: «Джентльмены, я лечу».

Он уселся на левое сиденье. Два человека запустили двигатель, провернув вниз лопасти обоих винтов. Неудовлетворенный тем, что он услышал, когда разогревались моторы, Уилбур подозвал механика, который стоял у хвоста машины, чтобы спросить, была ли сделана небольшая последняя корректировка. Механик сказал, что была. По словам очевидцев, «Уилбур какое-то время сидел молча. Затем, медленно поднявшись с сиденья пилота, он обошел машину, чтобы лично удостовериться в том, что эта самая корректировка была проведена правильно».

Вернувшись на сиденье, Уилбур отпустил пусковое устройство, гиря упала, самолет двинулся вниз по рельсам и взлетел.

Зазвучали аплодисменты и одобрительные выкрики, он приблизился к ряду высоких тополей, где, как показалось зрителям, левое крыло самолета вдруг резко опустилось, он наклонился влево, сделал грациозный вираж и полетел назад, в сторону трибуны.

Зрители, у которых были бинокли, видели, как положение крыльев самолета чуть меняется, когда он поворачивает или скругляет углы, причем Уилбур управлял им так легко и естественно, будто ехал на велосипеде. Совсем рядом с точкой старта самолет снова сделал великолепный вираж, чтобы пролететь еще один полный круг, и все это на высоте 9–10 метров, после чего совершил мягкую посадку не далее 15 метров от места старта. В общей сложности Уилбур пробыл в воздухе неполные две минуты, преодолев расстояние в 3,2 километра.

Люди в толпе неистовствовали, кричали и вопили, не в силах поверить в то, чему они стали свидетелями. Как написала «Геральд де Пари», «дело было не в протяженности, а в сути полета, и это было невероятно». Слышались крики «C'est l'homme qui a conquis l'air!» («Этот человек завоевал воздух!») и «Il n'est pas

bluffeur!» («Он не обманщик!»). Один из присутствовавших там французских пилотов, Поль Зенс, который с утра дожидался полета Уилбура, сказал одному из репортеров: «Я прождал бы в десять раз дольше, чтобы иметь возможность увидеть то, что я увидел сегодня».

«Мы – дети по сравнению с Райтами», – признался другой пилот, Рене Ганье. Луи Блерио прямо заявил: «Я считаю, что для нас, во Франции и повсюду, началась новая эра в области полетов». Затем, переведя дыхание, Блерио сказал, что он еще не успокоился настолько, чтобы выразить то, что чувствует, и ограничился лишь восклицанием «C'est merveilleux!» («Потрясающе!»).

Размахивая шляпами и руками, зрители устремились на поле, каждый желал пожать руку герою. Харт Берг, знавший, как Уилбур относится к подобным вещам, делал все возможное, чтобы не давать людям расцеловывать его в обе щеки. «Воодушевление, – сообщала "Фигаро", – было неописуемым». Даже Уилбур утратил свое обычное самообладание, «переполняемый безудержной радостью от успеха, которую разделяли его друзья Харт Берг и Леон Болле».

Затем, «очень спокойно», улыбаясь во весь рот, он сунул руки в карманы и, насвистывая, удалился. Тем вечером, когда в обычно сонном городке Ле-Ман царило ликование, герой лег спать пораньше в своем ангаре.

В ту летнюю субботу в Ле-Мане, на восьмом году двадцатого столетия, американский первопроходец, наконец, представил миру чудо, которое он и его брат создали своими силами, и за неполных две минуты продемонстрировал всем присутствовавшим и всему свету, что новый век начался.

Менее чем через 24 часа новость о полете Уилбура Райта появилась на первых полосах газет: «Райт летал» («Матэн»); «Мистер Уилбур Райт совершает свой первый полет: французские эксперты восхищены его плавностью» («Геральд де Пари»); «Великолепные результаты, скепсис европейцев развеян» («Дейли мейл»); «Триумф авиации» («Эко де Пари»); «Своим полетом Райт доказывает свое могущество» («Чикаго трибьюн»); «Аэроплан Райта поднимается в небо как птица» («Дейтон джорнал»).

«Это был не просто успех, – писала "Фигаро", – это триумф… решающая победа авиации, весть о которой произведет переворот в научных кругах во всем мире».

«Тайна, которая казалась неразрешимой и необъяснимой, теперь раскрыта, – заявляла „Матэн“. – Райт летал с такой непринужденностью и легкостью, что никто теперь не может сомневаться: эти таинственные испытания в Америке проводились; никто не может сомневаться и в том, что этот человек способен продержаться в воздухе час. Это самый впечатляющий полет из тех, что мы видели…»

Уилбур Райт, как написал Джозеф Брэндрет в лондонской «Дейли мейл», совершил «наиболее выдающийся полет на аэроплане, когда-либо виденный по эту сторону Атлантики». Имела значение не протяженность полета, а то, что он был полностью управляемым, и, по всем признакам, Райт мог бы оставаться в воздухе сколь угодно долго.

Лидеры французской авиации присоединились к хору восхвалений. «Ни один из прежних недоброжелателей Райтов не посмеет подвергнуть сомнению результаты экспериментов людей, которые действительно первыми осуществили полет», – объявило очень респектабельное издание «Аэрофил». Даже настроенный резко скептически Эрнест Арчдикон, который активно выступал с негативными комментариями, сидя на трибуне в ожидании, сразу признал, что был неправ: «Долго, слишком долго в Европе братьев Райт обвиняли в обмане… Теперь их восхваляют во Франции, и мне исключительно приятно причислить себя к тем, кто первым раскаялся в вопиюще несправедливом отношении к ним».

Полный воодушевления Харт Берг хотел, чтобы Уилбур продолжил полеты на следующий день, но тот отказался. Во французских газетах опубликовали разъяснение: «Сегодня, в воскресенье, мистер Райт, как добрый американец, не намерен прерывать священный день отдыха». Приехавшая в Унодьер толпа была вынуждена удовлетвориться видом закрытого ангара.

В понедельник 10 августа полеты продолжились. Посмотреть на них приехали больше 2000 человек, среди которых на этот раз было немало американцев. Расположенные рядом гостиницы и кафе зарабатывали «кучу денег». Те, кто дал себе труд приехать в Ле-Ман в этот день, были поражены увиденным даже больше, чем те, кто был здесь два дня назад. Опять стоял прекрасный летний день. Время шло, ничего не происходило, жара усиливалась. Но никто не уходил.

В толпе сидел одетый в форму капитан французской армии с фотокамерой. Предупрежденный заранее о запрете фотосъемок, он дал слово, что снимать не будет. Но вскоре капитан начал делать фотографии и был замечен Уилбуром, который,

«побледнев от гнева», взобрался на трибуну и потребовал у него камеру и пластины. Капитан сначала колебался, пытался извиниться, но, как написали газеты, «мистер Райт плотно сжал губы, скрестил руки на груди и ждал». Капитан отдал ему камеру и пластины и ушел.

Возможно, жара или давление, которое испытывал Уилбур, а может быть, сочетание того и другого стало причиной того, что он сделал. Он заметно расстроился и сказал, что не имеет обыкновения устраивать скандалы, но он вышел из себя, когда увидел, что человек умышленно нарушает данное им слово.

В этот день Уилбур продемонстрировал выдающееся мастерство. В одном из полетов, слишком приблизившись к деревьям, он был вынужден резко отвернуть. Как написал корреспондент «Дейли мейл», «в полете, продолжавшемся 32 секунды, он совершил полный разворот радиусом 30 ярдов [27,4 метра] и произвел посадку в центре поля с легкостью птицы». Это был «самый выдающийся разворот, когда-либо выполненный авиатором».

Тем же вечером, уже в сумерках, Уилбур снова поднялся в воздух и на глазах толпы зрителей на трибуне описал две гигантские восьмерки, приземлившись точно в точке взлета. В Европе никогда еще не видели самолет, способный совершать полет по восьмерке.

Блерио был так впечатлен увиденным в субботу, что приехал еще раз понаблюдать за полетами. Прибыл также и пионер французской авиации Леон Делагранж, который, услышав о результатах, показанных Уилбуром в субботу, прервал свои полеты в Италии. Они оба, как и все остальные, были поражены продемонстрированной Уилбуром восьмеркой. «Отлично, мы биты. Нас просто нет!» – воскликнул Делагранж.

Леон Болле в восторге провозгласил: «Теперь все увидели всё своими глазами».

Одновременно с растущим энтузиазмом в связи с новостями из Ле-Мана росло и любопытство публики. Самолет братьев Райт оказался реальностью. Но что за американец летает на нем? Что он за человек?

Корреспонденты и другие очевидцы изо всех сил пытались выдвинуть какие-то догадки, а то и дать ответы. Из статьи, опубликованной Джозефом Брэндретом в «Дейли мейл», видно, что Уилбур ему не слишком понравился. (Из письма, написанного Уилбуром Кэтрин, известно, что тому тоже не понравился

корреспондент этой лондонской газеты.) Больше всего Брэндрет был поражен тем, как похож Уилбур на птицу, на странную птицу. Голова особенно напоминала птичью, а «его лицо, на котором выделялся длинный торчащий нос, лишь усиливающий этот эффект, было длинным и костлявым». После их первой встречи, писал Брэндрет, он пришел к выводу, что Уилбур Райт – фанатик.

Журналист Франц Райхель из «Фигаро», очарованный золотистыми крапинками в глазах Уилбура, пришел почти к такому же выводу. «Золотистые крапинки, – писал Райхель, – зажигают огонь страсти, потому что Уилбур Райт – фанатик. Он и его брат сделали завоевание неба смыслом своего существования. Им нужна была эта цель и глубокая, почти религиозная вера для того, чтобы осознанно смириться со своим бегством в далекую, изолированную от всех страну дюн… Уилбур флегматичен, но только с виду. У него железная воля, которая вдохновляет его и заставляет работать».

Не желая принижать достижения французских авиаторов, Райхель тем не менее написал, что, в то время как Уилбур Райт летает, они лишь только начинают «суетиться».

Делагранж, который, прежде чем стать авиатором, был скульптором и художником, не мог разгадать, что скрывается за непроницаемым выражением лица Уилбура, и ему как истинному французу было тяжело понять его и почувствовать симпатию к человеку, избегающему проявления элементарных человеческих чувств и желаний. «Даже если этот человек иногда соизволяет улыбнуться, можно с определенностью сказать, что он никогда не знал *douceur* [сладости] слез. Есть ли у него сердце? Любил ли он? Страдал? Загадка, тайна».

При этом Делагранж открыто заявлял в статье, написанной для журнала «Иллюстрасьон», что «Уилбур Райт – это лучший пример силы характера, который я видел. Несмотря на саркастические замечания и насмешки, несмотря на западни, окружавшие его все эти годы, он не дрогнул. Он верит в себя, в свой гений и молчит. Он очень хотел доказать всему миру, что он не лгал».

Для Франсуа Пейрэ, который видел Уилбура чаще, чем другие, и знал о нем больше, тот был *un timide* – простым, тихим, застенчивым человеком, но также и «гением», который мог работать как плечом к плечу с рабочими с фабрики Болле, так и в одиночку, мог питаться тем, что приготовил сам, и делать все, что необходимо, почти в любых условиях. Он всегда шел своим путем, не пускал пыль в глаза и не играл на публику. «Нетерпение сотен тысяч человек не могло ускорить ритм его шага».

Кроме того, Пейрэ, в отличие от других, имел представление о том, насколько широко образован Уилбур, и слышал, как «в редкие моменты расслабления» тот со знанием дела говорил о литературе, искусстве, истории, музыке, науке, архитектуре или живописи. Пейрэ считал, что преданность этого сына священника своему призванию была подобна тому, как если бы одаренный человек посвятил свою жизнь религиозному служению.

В конце одного длинного дня в Ле-Мане Пейрэ застал Уилбура пристально смотрящим вдаль, как будто грезящим наяву. Пейрэ писал, что это напомнило ему «монахов в Малой Азии из монастырей, находящихся на недоступных горных пиках. О чем он думал тем вечером, когда на абрикосовом небе умирало солнце?»

В четверг 13 августа Уилбур опять летал, и на этот раз он сделал несколько кругов над полем. Это был его самый длительный полет в Ле-Мане перед самой многочисленной толпой, которая радостно приветствовала каждый круг. Крики были такими громкими, что он летел на высоте почти 30 метров, чтобы не так был слышен отвлекающий шум.

Уилбур пытался усовершенствовать использование рычагов управления и после одного виража увидел, что летит слишком низко. Пытаясь набрать высоту, он допустил «прокол», как сам позже рассказывал Орвиллу: толкнул левый рычаг вперед вместо того, чтобы потянуть его назад. Левое крыло задело землю, произошла, как он сам признал, «довольно неприятная авария». К счастью, пилот не пострадал.

Несмотря на это, восхищение толпы нисколько не уменьшилось. Люди, лучше знакомые с летным делом, были впечатлены еще больше, чем обычно. Один француз-конструктор самолетов сказал репортеру «Нью-Йорк геральд»: «Мистер Райт также великолепен во время аварий, как и во время полетов».

Уилбур едва мог поверить в перемену настроя всех – прессы, публики, французских авиаторов и авиаконструкторов. «Все вопросы о том, кто придумал летающую машину, исчезли, – писал он Кэтрин. – "Фурор" временами доходит до сумасшествия, если называть вещи своими именами. Я не могу даже помыться без того, чтобы на меня не пялились пара сотен человек. К счастью, все кажутся преисполненными дружелюбия».

Хитом стала новая песня «Он летит». Кроме того, к большому удовольствию Уилбура, стараниями Харта Берга в его лагере поселилась бездомная собака, нареченная Флайером.

Чувства тех, кто оставался дома, выразила в большом материале газета «Дейтон геральд». Мы все гордимся братьями, говорилось в нем, но не из-за того, что это веяние времени, а «из-за их настойчивости, упорства, верности своим убеждениям, их неустанного усердия и оптимизма и, прежде всего, из-за их истинно американской способности стремиться к успеху и добиваться его».

В своем письме Кэтрин заверяла Уилбура в том, что вся семья взволнована новостями из Ле-Мана, но, несмотря на гордость, которую они испытывают, в данный момент намного больше они переживают из-за юного Милтона, 15-летнего сына Лорина, который заболел тифом и борется за жизнь. «Сколько раз, с тех пор как заболел Милтон, мы молились о его выздоровлении, – писала она. – Конечно, мы были восхищены твоим полетом… но сейчас мы не можем получать удовольствие от чего-либо. Если бы мы не были в таком удрученном состоянии, мы бы отправили поздравительную телеграмму!»

Через неделю она с радостью сообщила, что Милтон выкарабкался, а дейтонские газеты по-прежнему неистовствуют по поводу новостей из Ле-Мана. Они даже предлагают устроить грандиозную «торжественную встречу».

Из-за вынужденного перерыва в демонстрационных полетах до завершения ремонта у Уилбура появилось больше времени, чтобы оценить тех, кто его окружает, и насладиться вниманием, которое ему уделяли. Он написал отцу: «Местный производитель консервированных продуктов поставляет "всевозможные сорта самых лучших сардин, анчоусов, спаржи и т. д. и т. п., какие вы только видели". Люди в Ле-Мане очень дружелюбны и горды славой, которой их город удостоился благодаря этому [испытаниям]. Я получаю бесчисленные букеты, корзины с фруктами и т. д. Рабочие на фабрике Болле собирают пожертвования, чтобы преподнести мне свидетельство своей признательности. Они говорят, что я – тоже рабочий».

Когда командование французской армии предложило Уилбуру более просторное поле для его демонстрационных полетов, он согласился, и потому полностью отремонтированный «Флайер» был перемещен на 11 километров восточнее, в Камп д´Авур. «Новое поле намного больше и безопаснее прежнего, – сообщил Уилбур домашним. – Я могу прошагать четыре мили [6,4 километра] по прямой и не наткнуться ни на что опаснее кустов».

21 августа он возобновил полеты в д´Авур, а толпы зрителей, приезжавших на специальных поездах, становились больше с каждым днем. «Возбуждение иногда переходило границы всякого понимания».

Несмотря на то что Камп д´Авур был, как говорится, «затерян в лесах» и расположен не так удобно по отношению к городу, как ипподром в Унодьере, зрителей стало много, как никогда. «Фигаро» писала: «Их любопытство слишком сильно» и «они стекаются сюда из отдаленных мест» лишь для того, чтобы узнать, что Уилбур по той или иной причине в этот день не летает. «Не имеет значения, – отвечали они, – мы приедем еще раз». Выглядело это так, будто чем меньше он летал, тем сильнее становилось любопытство толпы.

> «Публика проявляет неослабевающее и достойное восхищения терпение. Она ждет часами напролет, чтобы в конце концов не увидеть ничего… кроме знаменитой стартовой установки… Когда становится уже слишком поздно и они узнают, что Райт не полетит… эти добрые люди собираются у подножия установки, измеряют ее на глаз, дотрагиваются до нее, потому что знают, что они должны будут сделать завтра: они вернутся».

Мысли Уилбура в данный момент были заняты главным образом делами брата Орвилла, потому что к этому времени тот уехал в Вашингтон, чтобы начать подготовку к демонстрационным полетам в Форт-Майере, штат Вирджиния. Ранее, в середине лета, когда Уилбур вот-вот должен был приступить к демонстрационным полетам для французов, он получил письмо от отца, который призывал его «избегать любого неоправданного риска». Сейчас сам Уилбур отправил похожее предостережение Орвиллу как старший брат и как человек, который сам пережил неоднократные крушения на глазах огромных толп зрителей и всегда нетерпеливой, придирчивой прессы.

> «Я просто говорю им, что буду проводить испытание только при самых благоприятных условиях… Я самым серьезным образом призываю тебя сохранять спокойствие, пока ты не будешь полностью уверен в себе. Не проводи полеты ни для каких правительственных чиновников, если не готов проводить их в отсутствие последних. *Не позволяй заставлять тебя делать что-то до тех пор, пока не будешь готов.* Будь очень осторожен и не торопись, когда пытаешься летать в середине дня, когда часто случаются порывы ветра. Не позволяй людям разговаривать с тобой днями и ночами. Это вымотает тебя прежде, чем ты будешь готов к настоящему делу. У вежливости есть границы. Если необходимо, назначай

встречи на определенный час днем и твердо отказывайся принимать посетителей даже на минутку в другое время. Не принимай никого после восьми часов вечера».

Затем, после дискуссии о рулях управления, он снова пишет: «Я могу сказать одно: будь очень осторожен».

Вечером 25 августа в отеле «Дофин» в Ле-Мане состоялся торжественный банкет в честь Уилбура. На этот раз он был рад принять участие в празднестве.

Часть III

Глава 9
Крушение

[Он] летел по воздуху так же уверенно, как будто шел по твердой, крытой щебнем дороге. С этим не может сравниться ничто из того, что я видел до сих пор.

Джон Гутзон Борглум

I.

Здоровье младшего племянника Милтона пошло на поправку, в школе вскоре должны были возобновиться занятия, и поэтому Кэтрин вновь чувствовала себя в своей тарелке. Орвилл был в Вашингтоне и готовился к демонстрационным полетам в Форт-Майере. Он остановился в шикарном отеле «Космос клаб» и познакомился с «кучей знаменитостей». Кроме того, не проходило и дня без того, чтобы газетах не появилось что-нибудь о шумихе вокруг Уилбура во Франции.

Оба брата писали Кэтрин, когда у них было время, но она желала чего-нибудь, кроме разговоров об авиации. «Только подумай, о чем ты пишешь, когда рассказываешь мне о чем-нибудь! – укоряла она Уилбура в одном из писем. – Ты думаешь, меня волнует расположение деревьев на полигоне? Эй! Штерхенс хочет слышать о прекрасных молодых леди, цветах и шампанском!»

Однако Уилбур сообщил ей лишь о том, что миссис Берг «очень умна» и «такая же приятная женщина, как ты».

Орвилл сказал, что едва успевает закончить работу – так много времени уходит на «ответы на десять тысяч дурацких вопросов о машине, которые задают мне люди». Корреспондент «Вашингтон пост» с удивлением отмечал, что «мистер Райт стоял и разговаривал, и разговаривал, и разговаривал с задающими вопросы людьми». Но это было не все – Орвилл откровенно сообщал Кэтрин: «Я встретил нескольких очень симпатичных юных леди!» Беда лишь в том, что, если бы ему пришлось встретиться с ними снова, он с трудом вспомнил бы, как их зовут.

«Я не помню, когда папа чувствовал себя так хорошо, – с радостью писала Кэтрин Уилбуру. – Теперь, если вы с Орвиллом

не сведете меня с ума своими выходками, то, думаю, я выдержу все».

Военная база Форт-Майер располагалась на возвышенности на вирджинском берегу реки Потомак, примыкая с запада к Арлингтонскому национальному кладбищу. Застроенный аккуратными, симпатичными зданиями из красного кирпича, Форт-Майер ничем не отличался от кампуса колледжа. Из него открывался панорамный вид на лежащий в 8 километрах Вашингтон. В самом центре Форт-Майера был плац размерами примерно 305 на 215 метров, на котором Орвиллу предстояло выполнять свои испытательные полеты.

Площадь плаца была меньше той, что располагал Уилбур на ипподроме Унодьер, зато у Орвилла имелись просторный сарай для использования в качестве ангара и десяток готовых помочь солдат. Из города и в город он ездил на трамвае.

После нескольких дней неполадок с мотором, которые Орвиллу удалось устранить с помощью приехавших из Дейтона Чарли Тэйлора и Чарли Фернеса, все пошло по плану. Младшему из братьев предстояло провести первое полномасштабное публичное представление самолета Райтов в Соединенных Штатах, причем машина, на которой он должен был лететь, еще ни разу не поднималась в воздух.

Ее выкатили к точке старта лишь в конце дня 3 сентября. То, что Орвилл крайне взвинчен, было заметно невооруженным глазом. «В первый раз с момента приезда, – написал корреспондент "Нью-Йорк таймс", – мистер Райт проявлял очевидные признаки нервозности. Складки на его лице стали глубже, чем обычно, его беспокойство было заметно каждому. Казалось, что он прилагает огромные усилия, чтобы сохранять самообладание».

Он едва мог стоять спокойно. Вот Орвилл забирается на козлы, чтобы проверить верхнюю плоскость, через мгновение, стоя на четвереньках, помогает отлаживать механизм запуска. «Нервы у парня на пределе», – такие слова произнес другой корреспондент.

Зрители стояли небольшой группкой. Вашингтону еще предстояло осознать происходящее в Форт-Майере. Наконец, в шесть часов Орвилл взобрался на сиденье, двигатель запустили, огромные винты начали «рубить воздух со страшной скоростью», и он скомандовал: «Отпускай!»

Гири катапульты упали, самолет пронесся по рельсам и затем

почти 15 метров скользил над самой травой, прежде чем набрать высоту. Зрители закричали.

В дальнем конце плаца Орвилл сделал вираж и полетел обратно, белое полотно обеих плоскостей резко выделялось на фоне темной полосы деревьев, окаймлявшей Арлингтонское кладбище.

Когда самолет развернулся на высоте около 10 метров и снова полетел к дальнему концу плаца, толпа «взревела от восторга». Вдруг самолет отклонился от курса в сторону деревянного ангара, резко пошел на снижение и ударился о землю.

Зрители выбежали на поле и увидели, что Орвилл спокойно отряхивает пыль с костюма. «По-видимому, мне нужно много практиковаться», – сказал он.

По его собственной оценке, он пролетел около полутора километров на скорости около 64 километров в час. В соответствии с договором с Вооруженными силами братья получали 25 000 долларов, если во время испытания на скорость «Флайер» достигнет именно такого показателя.

На следующий день, 4 сентября, Орвилл и «Флайер» находились в воздухе больше 4 минут, сделав над плацем пять с половиной кругов и без проблем покрыв расстояние в 4,8 километра. Председатель комиссии, отвечающей за проведение испытаний, майор Джордж Скуир, нашел полет «великолепным». «Флайер» «прекрасно реагировал на каждое ваше движение, а приземление было настоящим волшебством», – сказал он Орвиллу. Другие офицеры отозвались о полете как о самом выдающемся зрелище, какое они видели.

В последующие дни Орвилл устраивал одно сенсационное представление за другим, устанавливая новые и новые мировые рекорды. Два «мастера по ремонту велосипедов» и их летающие машины одновременно стали источником сенсаций по обе стороны Атлантики. Они превратились в межконтинентальный цирк с участием двух артистов. Только сейчас пришла очередь младшего и менее известного из братьев оказаться в центре внимания.

Рано утром в среду, 9 сентября, в присутствии относительно небольшого количества зрителей Орвилл сделал над плацем в Форт-Майере 57 кругов, проведя в воздухе неполный час. Когда новость о том, что он может совершить новый полет во второй половине дня, достигла Вашингтона, офисы в столице закрылись и больше тысячи правительственных чиновников – членов кабинета министров, Конгресса, глав министерств, персонала посольств – хлынули через Потомак на автомобилях и трамваях,

чтобы увидеть все собственными глазами.

«В 17.15, когда солнце в Вирджинии уходило за горизонт, – написал находившийся на месте событий корреспондент «Дейтон джорнал», – новейшее изобретение человека, призванное изменить законы природы, величественно поднялось в небо и поплыло над плацем.

> «Оно поднималось все выше и выше, потом повернуло под небольшим углом, когда авиатор довел его до дальнего конца поля, и полетело с нарастающей скоростью… Машина срезала углы, делая круг за кругом над полем, проносилась вдоль него, и происходящее чем-то напоминало автомобильные гонки на воображаемой трассе, проложенной по воздуху».

Орвилл пролетел по кругу 55 раз и пробыл в воздухе в общей сложности час и три минуты, что стало еще одним мировым рекордом. Дома в Дейтоне «Геральд» назвала это «самым удивительным достижением в авиации».

На следующий день, 10 сентября, совершая полет при сильном встречном ветре, Орвилл продержался в воздухе еще на несколько минут дольше.

Чарли Тэйлор, озабоченный тем, что Орвилл может потерять счет описанным над плацем кругам, взобрался на ангар, в котором хранился «Флайер», с банкой белой краски и кистью, и начал отмечать количество кругов на крытой рубероидом крыше цифрами, достаточно большими для того, чтобы Орвилл мог разглядеть их. Когда появились числа 50 и 55, возбуждение толпы стало «крайне сильным». Чарли начал размахивать руками, чтобы подать сигнал. Не дожидаясь сумерек, пролетев 57 с половиной кругов, Орвилл пошел на снижение.

Резко снизившись, самолет полетел в направлении зрителей, но затем, выбросив из-под полозьев облако пыли, коснулся земли и остановился не более чем в 6 метрах от толпы.

Одним из тех, кто в тот день наблюдал за полетами, был известный скульптор Гутзон Борглум, который спустя годы высек головы президентов Соединенных Штатов на горе Рашмор. Когда он впервые увидел самолет Орвилла на земле, это не произвело на него особенного впечатления. Ему показалось, что такую конструкцию мог бы построить любой мальчик. Летающую машину он представлял себе по-другому. Но затем Орвилл поднялся в воздух.

> «Он мог лететь куда хочет, двигаться, как он желает.

> … [Он] летел по воздуху так же уверенно, как будто шел по твердой, крытой щебнем дороге. С этим не может сравниться ничто из того, что я видел до сих пор… Действий крыльев не видно, поэтому вы не думаете о птицах. В нем чувствуется жизнь, сила».

И это было так просто, писал Борглум, что непонятно, почему ни один человек в мире не построил ничего подобного намного раньше.

Когда Орвилл сошел на землю, загудели гудки автомобилей, закричали люди. В этот момент ему передали письмо от Уилбура. Орвилл улыбнулся. Он сказал, что это первое письмо от брата за две недели и получить его также приятно, как совершить триумфальный полет.

Он пробыл в воздухе почти час и 6 минут – новый мировой рекорд.

Перед толпой, которая тут же окружила его, он предстал «самым спокойным человеком в округе, совершенно не выказывающим волнения». К тому же он не проявлял ни малейших признаков утомления. Действительно, увидев стоящего неподалеку одного из членов комитета по проведению испытаний, лейтенанта Фрэнка Лама, Орвилл спросил его, не хочет ли тот полетать, пока еще не совсем стемнело. Когда уже всходила полная сентябрьская луна, они вдвоем ненадолго поднялись в воздух.

Спустя сутки Орвилл опять установил мировой рекорд продолжительности полета – 1 час и 10 минут. Во время полета он потряс толпу, дважды выполнив восьмерку. Орвилл пытался делать один трюк за другим, будто это было акробатическое представление: временами он поворачивал самолет так резко, что казалось, тот вот-вот рухнет.

> «Он опустился почти до самой земли, [писал корреспондент „Нью-Йорк геральд“] и дважды прошел на высоте человеческого роста. Он легко и грациозно поднимался в небо до тех пор, пока расстояние между ним и землей не составило 150 футов [45,7 метра]. Он почти касался верхушек деревьев, растущих на Арлингтонском кладбище. Он испробовал все комбинации взаимодействия рычагов и плоскостей, пока пролетел 58 кругов над полем. За это время не отмечалось никаких перебоев в работе двигателя и никаких признаков утомления пилота».

В субботу 12 сентября вокруг плаца собралось 5000 человек.

Американцы стремились своими глазами увидеть одно из величайших изобретений, созданных в их стране, чего они не имели возможности сделать до сих пор. Среди тех, кто торопился поприветствовать Орвилла, был Октав Шанют, который, слегка запыхавшись, крикнул: «Рад за вас, мой мальчик!», после чего спросил, каково это – чувствовать, что творишь историю. «Неплохо, – ответил Орвилл, – но я больше интересуюсь тем, как творить скорость». Это замечание попало на первые полосы дейтонских газет.

Не осталось незамеченным, что среди тех, кто приехал посмотреть демонстрационные полеты, был военный министр. Будущее средство ведения войн привлекало большое внимание офицеров в Форт-Майере и стало основной темой их разговоров. Орвилл, пребывавший в превосходном настроении после своих успехов, написал Уилбуру: «Все здесь полны энтузиазма и думают, что машина будет иметь огромное значение во время войны».

В новой книге популярного британского романиста Герберта Уэллса была ужасающая иллюстрация, изображающая объятый пожарами после воздушной бомбардировки Нью-Йорк. «Теперь нет безопасных мест – мест, где был бы мир, – писал Уэллс. – Война приходит по воздуху, по ночам с неба падают бомбы. Мирные люди выходят по утрам из дому и видят у себя над головой воздушный флот, а корабли летят, расплескивая смерть, расплескивая смерть!»

До сих пор братья особо не обдумывали подобную возможность, во всяком случае если судить по тому, как мало они писали или говорили об этой проблеме.

Дома, в Дейтоне, царило невиданное ранее воодушевление, и особенно в доме 7 по Хоторн-стрит, о чем Кэтрин доложила Уилбуру в длинном письме, которое она написала в воскресенье.

> «Орв телеграфировал после того, как совершил длительный полет в среду утром… Наш телефон непрестанно звонил весь вечер. Каждый хотел сказать что-нибудь приятное. Я наконец добралась до кровати и только задремала, как меня разбудил звонок в дверь… Я подпрыгнула и уже спустилась до половины лестницы, когда поняла, что делаю. Я увидела человека, стоящего перед входной дверью, поэтому склонилась к замочной скважине и спросила: „Что случилось?“ – „Я из

„Джорнал“ и хотел бы поговорить с мистером Райтом. У меня есть телеграмма, которая, я думаю, будет ему интересна“. Меня это немного напугало, потому что он вел себя так, будто не хотел говорить мне. Тогда я спросила: „О чем эта телеграмма?“ Он ответил, что в „Джорнал“ пришла телеграмма, в которой говорится, что Орвилл Райт совершил рекордный полет. Когда он сказал это, я поняла, что это тот самый молодой идиот, который уже был здесь раньше, чтобы взять интервью у папы, и не вернул фотографию, которую Нетта одолжила ему. Поэтому я сказала: „Вы не увидите отца. Он слишком стар для того, чтобы его поднимали в такой поздний час. Мы узнали обо всем еще сегодня до полудня“. Забавно, что у него действительно была новость – о втором длительном полете, – а я не стала ждать, пока он сообщит мне ее. Я пошла в спальню и, пока шла по лестнице, слышала, как он говорит в замочную скважину. Следующим утром я нашла фотографию, которую он брал, засунутую за дверной косяк. Не стоило ему будить меня так поздно! Я заснула только через час».

Дом Райтов посетил мэр города. Он хотел создать комитет по организации торжественной встречи братьев. Люди были без ума от этой идеи.

«Разве Орву не повезло с двигателем? [продолжала она] Боюсь, что твое здоровье, а также твой двигатель не дают тебе добиться максимального результата. У тебя все вполне хорошо, но мы знаем, что ты давно бы совершил часовой полет, если бы у тебя были такие же возможности, как у Орва. Но раз ты его не совершил, то я рада, что Орв сделал то, что он сделал, – чтобы заткнуть вечных критиканов. Мы каждый день надеемся на то, что узна́ем о твоем рекорде. Мы понимаем, что существует какая-то причина, по которой тебе это не удается, и потому беспокоимся о твоем здоровье. Те ожоги были намного серьезнее, чем мы думали. Это ослабляет тебя, у меня нет никаких сомнений. На всех фотографиях ты выглядишь очень худым».

Кэтрин решила, что епископу следует поехать в Вашингтон, чтобы посмотреть, как летает Орвилл. Она бы тоже поехала, но у них не было денег на двоих.

«Ты полагаешь, что мы могли бы наскрести наличность? У

папы есть лишь около сотни долларов».

Епископ любил читать поучения о тщетности стремления к славе. «Наслаждайся славой, пока она не прошла, потому что я осознал пустоту ее трубных звуков», – написал он Уилбуру и процитировал любимые строки из стихотворения ирландского поэта Томаса Мура:

> Так проходит веков горделивая слава,
> *Так минувшего молкнет и слава, и гром*[6].

Но, как и тысячи вашингтонцев, он желал увидеть Орвилла в деле. «Он все равно хочет ехать», – написала Кэтрин.

В то же воскресенье, 13 сентября, по другую сторону Атлантики Уилбур писал Орвиллу о том, какую сенсацию он, Орвилл, произвел в Европе. «В течение нескольких дней газеты были полны репортажей о твоих потрясающих полетах, и если всего неделю назад я считался воплощением совершенства, то теперь мне не колеблясь говорят, что я – всего лишь "недотепа", и что единственный настоящий летчик – это ты. Такова слава».

Длительность самого долгого полета Уилбура в Камп д´Авуре до настоящего времени составляла немногим больше 21 минуты, и всего неделю назад Леон Делагранж совершил самый продолжительный полет в Европе, продержавшись в воздухе чуть менее получаса.

Уилбур объяснял Орвиллу, что у него были проблемы с двигателем, да и погода была «ужасной». Кэтрин он рассказал, что получил почти столько же поздравлений по поводу успехов Орвилла, сколько по поводу собственных успехов месяцем ранее.

Однако в письме отцу, также написанном в это воскресенье, Уилбур признался, что постоянная суета вокруг него превращается в настоящую проблему. Он с трудом ее переносит. Каждый ведет себя как истинный друг и воспринимает его так, будто он уже стал гражданином Франции. Почти каждый вечер две-три тысячи человек приезжают, чтобы посмотреть, будет ли он летать, и уезжают разочарованными, если он не летает. Один 70-летний дедушка, живущий в 48 километрах, приезжает почти ежедневно.

> «Возбуждение и волнение, а прежде всего утомление от присутствия с утра до вечера бесконечной толпы посетителей довели меня до такого нервного истощения, какого я не испытывал даже во время подготовки машины… Я не могу выносить, когда люди постоянно наблюдают за мной. Это действует мне на нервы».

Кэтрин он объяснял, что пишет и отвечает на письма, сидя в своем ангаре с запертой дверью, чтобы никто не мог войти.

В Вашингтоне, незадолго до полуночи уединившись в своем номере в «Космос Клаб», Орвилл написал Уилбуру, что никогда в жизни не ощущал себя таким перегруженным и что перед ним лежит стопка ожидающих ответа писем высотой в фут (30 сантиметров). Кэтрин он написал, что погода, если все будет так, как сейчас, «успокоится» через несколько дней. В любом случае, добавлял он, «я не думаю, что у меня будут еще тренировочные полеты».

За то короткое время, что Орвилл провел в Форт-Майере, он установил семь мировых рекордов.

Циркулировавшие в Вашингтоне слухи и статья в «Нью-Йорк таймс» от 15 сентября о том, что президент Рузвельт в ближайшее время объявит о своем намерении подняться в воздух на самолете вместе с Орвиллом, только усилили ажиотаж. Многие считали, что это вполне отвечает привычке президента «поддерживать все необычное». Два года назад он уже поразил всю страну, погрузившись на подводной лодке в воды залива Лонг-Айленд.

«Конечно, если президент попросит меня взять его в полет, я не смогу отказать», – сказал Орвилл, когда ему задали вопрос. Однако он воспринял эту идею без энтузиазма: «Простите, но я не верю, что президент Соединенных Штатов воспользуется такой возможностью».

II.

Во вторник 17 сентября стояла ясная и прохладная погода. Ветер был идеален для полетов. К тому времени, когда Орвилл был готов подняться в воздух, количество зрителей превысило 2600 человек. Ожидалось, что их будет еще больше.

Молодой армейский офицер по его же просьбе был назначен лететь с Орвиллом в качестве пассажира. Два офицера до него уже совершали такие полеты, и Орвилл не возражал против этого. Однако на этот раз пассажиром должен был стать молодой человек, который Орвиллу не нравился и которому он не доверял.

Лейтенант Томас Селфридж из Сан-Франциско был выпускником Вест-Пойнта 26 лет от роду. В его родословной было двое знаменитых военных – его полные тезки, родной и двоюродный дедушки, оба – контр-адмиралы. Двоюродный дед Томас Селфридж в 1870 году был морским офицером, ответственным за инспектирования перешейка в Центральной Америке для определения места строительства канала, который

должен был соединить Тихий и Атлантический океаны.

За короткое время лейтенант Селфридж стал одним из самых компетентных и осведомленных экспертов по авиационным вопросам в Вооруженных силах США. Это был высокий, симпатичный и представительный мужчина. Он был назначен членом Управления по аэронавтике войск связи. Кроме того, Селфридж был членом Ассоциации воздушных испытаний, которую создал и которой руководил Александр Белл. Его целью была разработка летательных аппаратов, и это особенно беспокоило Орвилла. В письме Уилбуру он рассказал, что молодой человек хорошо образован и обладает ясным умом, но почти наверняка шпионит на Белла и его ассоциацию. «Я не доверяю ему ни капли».

«Селфридж прилагает за моей спиной все усилия, чтобы причинить нам максимальный ущерб, но изо всех сил притворяется дружелюбным», – написал Орвилл отцу. Ему нелегко было согласиться с тем, что рядом с ним во время полета будет сидеть такой человек.

Кроме того, Селфридж весил больше 79 килограммов, то есть был тяжелее всех, кто летал с Орвиллом до сих пор. Но, будучи членом оценочной комиссии, он, безусловно, имел право на полет, поэтому Орвилл дал свое согласие.

Чрезвычайно довольный, Селфридж снял шинель и форменную широкополую шляпу, передал их приятелю и занял свое место рядом с Орвиллом, одетым в свой обычный темный костюм, рубашку с накрахмаленным воротничком, черный галстук и кепку из шотландки.

Чарли Тэйлор и Чарли Фернес крутанули винты, чтобы запустить двигатель, и в 17.14 самолет устремился вниз по направляющей. Как показалось наблюдателям, он поднялся в воздух чуть медленнее, чем обычно. Около 9–15 метров он почти «полз» по траве, после чего начал набирать высоту.

Когда самолет достиг дальнего конца поля, высота составляла около 23 метров. Войдя в первый поворот, он полетел в обратном направлении, сохраняя высоту около 30 метров.

«Было заметно, что лейтенант Селфридж пытается что-то сказать мистеру Райту, – говорилось в репортаже "Вашингтон пост". – Было видно, что его губы шевелятся, лицо обращено к авиатору, который смотрел прямо перед собой, а поза выглядела напряженной».

Самолет сделал над плацем три круга на скорости 64 километра в час. На четвертом повороте, направляясь в сторону Арлингтонского кладбища, Орвилл немного сбавил скорость, и казалось, что все идет хорошо.

Но затем, как раз когда самолет проходил над «воздушным гаражом» (ангаром), зрители вдруг увидели, как от «Флайера» отлетел фрагмент довольно больших размеров.

«Это кусок винта», – крикнул один из офицеров.

Позже Орвилл описал звук, который он внезапно услышал, как «легкую дробь» позади него, в хвостовой части самолета. Быстрый взгляд назад ничего не дал, но Орвилл убрал газ и пошел на посадку.

На высоте 38 метров раздалось два громких хлопка и началась «ужасная тряска». Орвилл выключил двигатель, надеясь спланировать на землю. Он потянул на себя до максимума рычаги управления, но это не дало никакого эффекта. «Машина клюнула носом и с огромной скоростью устремилась к земле».

Было слышно, как лейтенант Селфридж, который до этого не издал ни звука, негромко вскрикнул: «О! О!»

Стоявшие внизу в ужасе наблюдали, как самолет перевернулся и стал падать на землю «подобно птице, подстреленной на полной скорости», как описал это Орвилл.

Он ударился о землю с огромной силой, подняв облако пыли. Полдюжины военных и репортеров, а также Чарли Тэйлор побежали на помощь, впереди скакали три кавалериста.

Орвилл и лейтенант лежали ничком, зажатые забрызганными кровью обломками. Орвилл был в сознании, но стонал от боли. Селфридж лежал без сознания, на его лбу была глубокая рана, лицо залито кровью.

Вокруг места крушения началась страшная суматоха. Офицеры выкрикивали приказы, гудели автомобильные гудки. Сотни людей из толпы, бежавших сломя голову, были остановлены кавалеристами. Было слышно, как один из них закричал: «Если они не остановятся, отгоните их!»

Несколько военных врачей и доктор из Нью-Йорка, оказавшийся в толпе, делали все, что в их силах, чтобы помочь пострадавшим, пока не прибежали санитары с носилками и не отнесли их в госпиталь базы, расположенный у дальнего конца плаца.

Один из репортеров писал, что видел, как Чарли Тэйлор наклонился и ослабил воротничок рубашки и галстук Орвилла, после чего, отойдя и прислонившись к разбитому самолету, зарыдал, как ребенок.

В толпе, собравшейся у госпиталя с наступлением вечера, стояли Чарльз Флинт и Октав Шанют.

Новости из госпиталя поступили, лишь когда совсем стемнело. Орвилл был в тяжелом состоянии, у него были сломаны нога и бедро, а также четыре ребра, но он должен был выжить. А

лейтенант Селфридж скончался, не приходя в сознание, в 20.10 в результате перелома основания черепа. Он стал первой в истории жертвой катастрофы летательного аппарата, оснащенного двигателем. Выступая от имени войск связи, майор Джордж Скуир говорил о лейтенанте Селфридже как о блестящем офицере, перед которым открывалась прекрасная карьера.

Однако никто из ставших свидетелями полетов Орвилла в прошедшие дни не мог сомневаться в том, что проблема воздушной навигации решена. «Даже если мистер Райт никогда больше не сядет в аэроплан, – сказал Скуир, – то, что он сделал в Форт-Майере за последнюю неделю, обеспечило ему место в истории как человеку, продемонстрировавшему всему миру, что полет с двигателем несомненно возможен».

О том, что пассажиром Орвилла в тот день мог стать Теодор Рузвельт, не упоминалось.

Телеграмму из Форт-Майера доставили в дом 7 по Хоторн-стрит сразу после возвращения Кэтрин из школы. Епископ Райт был в Индиане, где участвовал в церковной конференции.

У нее не возникло вопроса, что она должна делать. Она немедленно связалась с директором школы, рассказала о том, что случилось, и сообщила, что берет бессрочный отпуск. После этого быстро собрала и упаковала одежду, которая, по ее мнению, могла понадобиться, и успела на последний поезд в Вашингтон, отходивший в десять часов вечера.

Епископ Райт тоже узнал новость, но из того немногого, что он написал в своем дневнике, нельзя понять, насколько он был встревожен или потрясен. Тем не менее он отпросился с конференции и без промедления возвратился в Дейтон. Уже оттуда он написал Орвиллу, и понятно, что он сделал это от всего сердца.

> «Я страдаю от твоей боли вместе с тобой и вместе с тобой переживаю из-за постигшего тебя разочарования, которое вынуждает тебя отложить на время твой окончательный успех в аэронавтике. Но мы все благодарны за то, что твоя жизнь спасена, и уверены в твоем скорейшем, хотя и непростом, выздоровлении и в твоем триумфальном будущем».

После этого он добавил в качестве отцовского назидания:

> «Мы учимся на своих несчастьях, а невзгоды делают

наши сердца добрее».

В Камп д´Авуре было 8 часов утра 18 сентября, когда Харт Берг пришел в ангар Уилбура, чтобы сообщить ему новости об Орвилле. Сначала Уилбур, казалось, не воспринял услышанное. На поле уже собралась тысяча зрителей. Погода была идеальной для полетов. В Ле-Ман приехало больше народу, чем когда-либо, чтобы посмотреть, как он летает. Однако из уважения к лейтенанту Селфриджу Уилбур отложил все полеты до следующей недели, после чего заперся в ангаре, отказываясь видеть кого-либо, за исключением Берга и еще пары человек из тех, кто хотел утешить его.

> «Теперь вы понимаете, почему я всегда считал, что должен быть в Америке с Орвиллом, – сказал он. – Две головы всегда лучше, чем одна, когда нужно проверить машину».

Оставшись один, он сидел, уронив голову на руки. Когда в ангар вошел еще один друг – скорее всего, Леон Болле, – Уилбур посмотрел на него глазами, полными слез, и сказал, что если что-то и могло вынудить его отказаться от решения проблемы полета, то этим «что-то» был бы подобный инцидент. Затем, резко встав на ноги, он заявил: «Но нет, мы решили эту проблему. С нашей помощью полеты перестали быть экспериментом, они превратились в демонстрацию».

Другие присутствовавшие видели, как он борется со своими чувствами. Он спросил о деталях происшествия, но их никто не знал.

Едва перебравшись в Камп д´Авур, Уилбур обзавелся велосипедом, и теперь он поехал в расположенный в 13 километрах Ле-Ман в надежде узнать последние новости из Форт-Майера. В течение какого-то времени его можно было видеть нервно ходящим из угла в угол в вестибюле гостиницы «Дофин». Он очень сожалеет об «этом деле», сказал он подошедшему корреспонденту «Геральд де Пари».

«Мне кажется, что я в какой-то степени несу ответственность за смерть бедного Селфриджа, и пока не могу давать разъяснения по поводу катастрофы.

Конечно, когда имеешь дело с аэропланами или чем-то механическим, всегда существует вероятность какой-либо поломки, но до сих пор мы воображали, что устранили все опасности…

Больше всего в этой ситуации я беспокоюсь об отце – ему почти 80 лет. Он примет то, что произошло, близко к сердцу. Он всегда очень переживал из-за наших испытаний, но до сих пор у него не было серьезных причин для этого».

Ближе к сумерками Уилбур сел на велосипед и отправился обратно в Камп д´Авур.

В письме Кэтрин, отправленном на следующий день, он написал, что не перестает думать: будь он рядом с Орвиллом, ничего не случилось бы.

> «Я не считаю, что Орвилл не способен сам сделать эту работу, но я понимаю, что его окружают тысячи людей, которые с самыми дружескими намерениями тратят его время, расходуют его силы и не дают ему возможности нормально отдохнуть.
>
> Если бы я был там, то смог бы сдержать посетителей, пока он работает, или он сдерживал бы их, пока работаю я… Люди считают меня неразумным, потому что я не люблю, когда другие делают пусть даже что-то маловажное с моим самолетом. Говорят, что я ползаю под ним, хотя другие могли бы выполнить эту работу вполне себе хорошо. Но я занимаюсь этим отчасти потому, что так смогу заметить, если где-то что-то окажется не в порядке».

В заключение он написал, что понимает, как взволнован отец состоянием Орвилла, но в конце концов все наладится, в этом он уверен.

В тот же день, 19 сентября, епископ Райт, сидя за письменным столом в своей комнате на втором этаже их дома в Дейтоне, написал Уилбуру примерно в том же духе:

> «Печально, что Орвилл пострадал, и неприятно, что его успехи откладываются. Очень прискорбно, что погиб лейтенант Селфридж. Я крайне опечален его смертью. Но успех вашего изобретения – дело решенное. К вам еще придут светлые дни».

В понедельник 21 сентября в Камп д´Авур Уилбур был снова в деле. В присутствии 10 000 зрителей он, как сам любил говорить, «взял быка за рога», пролетев 1 час 31 минуту и 25 секунд, преодолев расстояние в 64,4 километра и установив таким образом новый сенсационный мировой рекорд.

В огромной толпе стоял посол Соединенных Штатов во Франции Генри Уайт, о котором рассказывали, что он волновался

больше всех присутствующих и, «забыв о своей обычной дипломатической сдержанности», побежал по полю, чтобы первым пожать руку Уилбуру.

III.

Кэтрин прибыла в Вашингтон рано утром 18 сентября. Чарльз Флинт и два офицера встретили ее на вокзале и сразу отвезли на принадлежавшем войскам связи автомобиле на другой берег реки в Форт-Майер. В госпитале Кэтрин ожидал молодой военный врач, который проводил ее в палату Орвилла.

«Я увидела, что Орвилл выглядит довольно плохо», – сообщала она в письме Лорину. На его лице было несколько порезов. Самый глубокий виднелся над левым глазом. У него так все болело, что он не мог вынести, когда до него дотрагивались. Его нога была не в гипсе, как она ожидала, а в «чем-то вроде люльки», подвешенной на веревке к потолку, написала она Уилбуру.

«Когда я вошла, его подбородок дрогнул, а в глазах показались слезы, но он быстро овладел собой. Конечно, он был очень ослаблен из-за потрясения». Днем Орвилл разнервничался и был на грани срыва. «Я думаю, это из-за того, что они что-то делали с его ногой. Я вымыла открытую часть его лица, грудь и плечи. Это его немного успокоило».

Ей понравились доктор и дежурный медбрат. Она с удовлетворением отмечала, что в палате очень много цветов и стоит огромная корзина с фруктами, а на краю стола лежит стопка телеграмм, включая ту, в которой говорилось: «Тысяча гордящихся вами учеников и учителей "Стил хай скул" единогласно выражают свое сочувствие и поддержку».

«Я выражу признательность за все записки и телеграммы, – сообщала она. – Тут в палате есть стол, за которым я могу писать. Немного погодя я смогу читать ему».

Пока нельзя было сказать, как долго Кэтрин придется пробыть рядом с Орвиллом. Его ранения не опасны для жизни, подчеркивала она, однако нет сомнений в том, что пройдут недели, прежде чем он сможет выписаться.

Сначала Кэтрин жила у семейной пары по фамилии Ширер – родственников их дейтонского друга. На то, чтобы добраться до больницы от их дома в Вашингтоне на трамвае с тремя пересадками, у нее уходил целый час. Однако каждый день она была у кровати Орвилла без опозданий. Иногда, когда Кэтрин чувствовала себя слишком усталой, чтобы возвращаться в город,

она оставалась ночевать в госпитале.

Орвилл выздоравливал довольно медленно. «Прошлая ночь была для младшего брата довольно тяжелой и сегодняшнее утро тоже», – писала Кэтрин отцу. Его нога сломана в двух местах, объясняла она, но переломы «были безосколочными и произошли в самых что ни на есть "удачных" местах» – в бедренной кости левой ноги. Доктора сделали все возможное, чтобы нога не стала короче, и, очевидно, им это удалось. Сломанные ребра приходилось туго перевязывать, и из-за этого Орвиллу было трудно дышать.

«Сегодня я остаюсь с ним на всю ночь. Когда я пришла сегодня, он успокоился, поэтому очень хорошо, что я решила присматривать за ним и ночью. Сейчас уже больше 11 часов, и он уже час как спит. Кодеин прошлой ночью не помогал. Сейчас помогает».

Это письмо было написано 21 сентября, в тот день, когда Уилбур совершил свой рекордный полет в Камп д´Авур.

> «У Уилла точно крепкие нервы [писала она, зная, что должен чувствовать отец]. Один час, 31 минута, 25 секунд! Все газетчики начали названивать в госпиталь, чтобы сообщить мне об этом. Орвилл улыбнулся, услышав это. Эта новость пошла ему на пользу».

«Сейчас уже полночь, и я очень устала, – написала она в заключение. – Орвилл еще спит. Ночная сиделка пошла вниз, чтобы принести мне сэндвич и чай».

Между тем армейское Управление по аэронавтике начало официальное расследование с целью определить причину крушения. «Орвилл думает, что винт зацепился за одну из расчалок, соединяющих хвост с основной частью, – писала Кэтрин. – Она же потянула крыло и стала причиной сваливания машины».

Как в итоге было установлено, Орвилл оказался прав. Одна из лопастей правого винта треснула; пропеллер начал вибрировать; из-за вибрации разорвало тросовую расчалку, которая закрутилась вокруг лопасти, и сломанная лопасть оторвалась и улетела. В силу того, что трос служит для крепления задних винтов, они начали рыскать туда-сюда, и машина потеряла управление.

До этого оба брата Райт не раз бывали на волоске от смерти. Уилбур разбивался дважды и получал небольшие травмы, Орвилл – четыре раза: дважды в Китти Хок и дважды в Хаффман-Прейри. Но, как написал отцу Уилбур, «только в этот раз, впервые за девять лет что-то сломалось в нашей машине во время полета».

И ни одному из них не доводилось раньше врезаться в землю с высоты почти 23 метра.

Кэтрин, как единственному члену семьи, который находился рядом с Орвиллом и видел, в каком состоянии тот оказался, казалось настоящим чудом, что он вообще уцелел.

Чарли Тэйлор и Чарли Фернес – «два Чарли», как их стали называть в Форт-Майере, – пришли в госпиталь, чтобы продемонстрировать Орвиллу оторвавшийся кусок лопасти винта. Они заверили его, что обломки машины хранятся в ангаре, окна и двери которого заколочены, и вокруг выставлена охрана. Сами «два Чарли» упаковывают оставшиеся неповрежденными части двигателя и трансмиссии для отправки домой. Когда закончат, то отправятся следом за ними.

23 сентября в госпиталь приехали Александр Белл и два члена его Ассоциации воздушных испытаний. Но оказалось, что Орвилл еще не готов принимать посетителей. Тогда Белл с сопровождающими направились через плац в сторону Арлингтонского кладбища, чтобы осмотреть гроб лейтенанта Селфриджа, установленный там перед похоронами. По пути они остановились у ангара. У Чарли Тэйлора, который еще не закончил упаковку обломков «Флайера» для отправки в Дейтон, был перерыв на ланч. У ангара находился только один часовой, который впустил посетителей внутрь, где стояли еще не заколоченные ящики с частями «Флайера». Белл достал из кармана рулетку и как минимум один раз измерил ширину крыла.

Кэтрин и Орвилл узнали об этом только неделю спустя и были крайне раздосадованы. Кэтрин спросила Октава Шанюта, что он думает по этому поводу, но последний после разговора с солдатом, который стал свидетелем инцидента, пришел к выводу, что причин для волнения нет.

Когда по возвращении в Дейтон Чарли Тэйлор рассказал епископу Райту о том, что произошло, тот в письме Кэтрин дал понять, что Белл поступил «нахально», но «это просто часть бизнеса». Больше по этой проблеме никто ничего не говорил, и каковы были намерения Белла, осталось неизвестно.

В госпитале все по-прежнему были исключительно добры и готовы помогать Кэтрин, и, хотя она не считала, что военный

госпиталь полностью отвечает всем ее требованиям, было ясно, что ни в одной другой больнице ей не позволили бы жить безо всяких ограничений. Доктора и дневные сиделки были «великолепны». Однако, когда Кэтрин узнала, что ночной дежурный медбрат заглядывает к Орвиллу только раз в полчаса и его пост находится этажом ниже, она решила, что должна находиться рядом с братом постоянно. Отныне Кэтрин была с ним и днем и ночью, и Орвилл был крайне доволен этим. По ночам он часто бредил, и его нельзя было оставлять одного.

Напряжение Кэтрин достигло предела. «Брат так страдает… и я просто смертельно устала, так что, когда наступает утро, я не могу держать ручку», – написала она Уилбуру, объясняя, почему так редко пишет.

Она держала на расстоянии репортеров и сама принимала посетителей, которых не пускали к Орвиллу. Также Кэтрин продолжала отвечать на письма и телеграммы, и она же представляла Орвилла на похоронах лейтенанта Селфриджа. Он был погребен 25 сентября на Арлингтонском кладбище со всеми воинскими почестями.

Роль, которую она взяла на себя, не осталась незамеченной и неоцененной. В прессе пришли к выводу, что ей пришлось стать сиделкой, и писали о ней соответствующе. «Ваша сестра – сама преданность», – написал Октав Шанют Уилбуру. Но конечно, для нее было намного важнее то, что сказал ей Орвилл: без нее он не выдержал бы это испытание.

Другие пытались выразить свое сочувствие и уважение иными способами. Александр Белл однажды вечером пригласил Кэтрин съездить вместе с Октавом Шанютом на прогулку, после которой они отобедали в доме Белла на 33-й улице в Вашингтоне. Это был единственный раз, когда она побывала где-то, помимо госпиталя, написала Кэтрин отцу.

Она все сильнее скучала по дому и переживала из-за того, что ничего не зарабатывает. «Я потеряла уже 82 с половиной доллара», – сообщила она Уилбуру 2 октября, сознавая, что пройдет еще много времени, прежде чем станет возможным вернуться в Дейтон. Орвиллу становилось вроде бы лучше, но он был еще не в состоянии ехать домой. Ночью 3 октября температура у него вдруг подскочила до 38,3 градуса без видимых причин.

Орвиллу было 37 лет, но сейчас он выглядел намного старше. Шансы на то, что он сможет когда-нибудь летать снова – или вообще захочет летать, – казались очень слабыми, если о них вообще можно было говорить.

Очень помогали письма из дома и из Ле-Мана. Особенный

подъем у Кэтрин и Орвилла вызвал постскриптум к одному из писем Уилбура: «Я пролетел пару кругов с Болле (240 фунтов [109 килограммов]), – написал он. – Это вызвало больше удивления, чем все, что я сделал до сих пор».

«Нам обоим страшно хочется домой», – отвечала ему Кэтрин. Она стала подумывать о том, чтобы съездить на недельку в Дейтон (в первую очередь для того, чтобы немного отоспаться). Но затем Орвиллу стало хуже. «Думаю, что останусь здесь до тех пор, пока не смогу забрать его домой», – написала она отцу 17 октября, ровно через месяц после крушения.

У Орвилла чередовались периоды хорошего и плохого самочувствия, которые доктора объясняли расстройством пищеварения. Поэтому Кэтрин начала готовить ему сама – жарила стейки, варила говяжий бульон и яйца всмятку. Когда Уолтер Берри, американский юрист, приезжавший три года назад в Дейтон с французской делегацией, пригласил ее на обед, она была вынуждена отклонить приглашение. Она отказывается почти от всех приглашений, объясняла Кэтрин отцу, потому что «слишком устала, чтобы разговаривать!»

К последней неделе октября было решено, что Орвилла следует перевезти в Дейтон не потому, что он достаточно здоров, а в надежде на то, что пребывание в знакомой обстановке успокоит его. За три дня до отъезда две медсестры помогли ему подняться с кровати, чтобы он попытался встать на костыли, и, когда кровоток в левой ноге усилился настолько, что казалось, будто она сейчас разорвется, он едва не потерял сознание.

Но 31 октября, после пяти недель и пяти дней пребывания в госпитале, Орвилла в сопровождении Кэтрин посадили на поезд на вашингтонском вокзале «Юнион стейшн».

Когда на следующее утро поезд подошел к перрону вокзала в Дейтоне, его ожидала большая толпа. Кэтрин сошла на платформу первой. Затем появился Орвилл на костылях, поддерживаемый двумя кондукторами. «Многие пришли сюда, чтобы приветствовать возвращение человека, сыгравшего важную роль в прославлении города Дейтон в глазах цивилизованного мира», – написала «Дейтон джорнал». Однако вместо приветственных криков в толпе послышались возгласы сожаления и сострадания – настолько вымотанным выглядел герой. Никому, кроме членов семьи, не позволили поговорить с ним. Брат еще слишком слаб, объясняла Кэтрин.

Брат Лорин приехал на вокзал, чтобы встретить их, и экипаж

стоял в ожидании. Однако тряска во время езды в поезде доставила Орвиллу сильнейшие страдания, и поездку в экипаже по булыжной мостовой он не выдержал бы. Поэтому его медленно везли 12 с половиной кварталов до Хоторн-стрит в инвалидном кресле.

Епископ Райт приветствовал его дома, а Кэрри Кейлер (которая уже была замужем и носила фамилию Грумбах) была там же и готовила обед. Тем вечером епископ написал, что голова Орвилла «как всегда в порядке», «а с телом все будет в порядке в надлежащие сроки». Кровать Орвиллу приготовили в передней гостиной. Что касается Кэтрин, то она призналась, что «устала до смерти».

В последующие дни Орвилл по-прежнему требовал «очень много внимания», записала Кэтрин, но был «довольно активен» и мог дольше бодрствовать в течение дня, иногда даже по несколько часов. Местный врач, осмотревший Орвилла, обнаружил, что его левая нога стала короче почти на 2,5 сантиметра (а не на 3 миллиметра, как им сказали в госпитале Форт-Майер), но, если сделать накладку в задней части ботинка, особых проблем не возникнет.

Орвилла приходили навестить соседи и старые школьные друзья. На второй неделе ноября Чарли Тэйлор отвез его в инвалидном кресле в мастерскую на 3-й Западной улице, где двигатель «Флайера» уже был вынут из ящика и подготовлен к осмотру.

«Мне предстоит многое сделать», – сообщил Орвилл Уилбуру 14 ноября в первом письме, которое сам написал после аварии. Пребывание дома и постепенное возвращение к работе сделали ровно то, что требовалось. Состояние Орвилла улучшилось, и он так хорошо научился ходить на костылях, что в конце декабря они с Кэтрин сообщили, что в скором времени вместе отправятся на пароходе во Францию к Уилбуру. Брат писал им, что они очень ему нужны.

Глава 10
Неповторимое время

Каждый раз, когда мы куда-то идем, люди на улицах останавливаются и смотрят на нас.

Кэтрин Райт

I.

Жизнь Уилбура в Ле-Мане еще никогда не была такой наполненной. За месяцы, прошедшие после крушения Орвилла, он стал еще большей сенсацией. Со времен Бенджамина Франклина ни один американец не пользовался во Франции такой популярностью. Как написал парижский корреспондент «Вашингтон пост», такой интерес вызывали не только воздушные подвиги Уилбура, но и его личность. Его считали воплощением «духа Плимут-Рока», с которым французские исследователи Соединенных Штатов еще со времен Алексиса де Токвиля связывали «упорство и неукротимую настойчивость, которые характеризуют усилия американцев в любом виде деятельности».

Толпы зрителей продолжали прибывать в Ле-Ман на поездах и автомобилях, причем из все более отдаленных мест. «Каждый день тут присутствует огромное количество народа не только из окрестностей, – сообщал Уилбур Орвиллу, – но также почти из всех стран Европы».

За те полгода, что Уилбур летал в Ле-Мане, здесь побывали 200 000 человек, приехавших посмотреть на него. Их привлекала возможность своими глазами увидеть американского «волшебника» и знаменитостей, осмелившихся подняться вместе с ним в воздух, может быть, даже пожать ему руку или сфотографироваться вместе. Та непрекращающаяся суматоха, которую устраивали вокруг Уилбура молодые и старые, мужчины и женщины, создавала атмосферу всеобщего воодушевления.

Первым пассажиром был толстяк Леон Болле, затем – Харт Берг, а после него – его супруга Эдит, ставшая первой американкой, летавшей на аэроплане. Чтобы избежать неловкой ситуации, если ветер задерет ее длинные юбки, она обвязала их веревкой вокруг лодыжек. После приземления Эдит сказала, что не испытывала ни нервного напряжения, ни «малейшего страха».

Ее и без того огромное восхищение «мистером Райтом» усилилось в десятки раз благодаря его мастерскому владению машиной, и она когда угодно готова лететь с ним через Ла-Манш.

Фотография мадам Берг, сидящей рядом с Уилбуром Райтом во «Флайере» и наслаждающейся ожиданием взлета, была опубликована во множестве изданий, и знаменитый парижский модельер Поль Пуаре, быстро оценивший потенциал веревки, обвязанной вокруг лодыжек, придумал узкую длинную юбку с перехватом ниже колен, ставшую сенсацией в мире моды.

Арнольд Фордайс, который руководил французской делегацией в Дейтоне в 1906 году, летал с Уилбуром целый час, а для шефа авиационного управления французской армии полковника Бутью американец несколько раз пролетел над землей на высоте всего 45,7 сантиметра, что поразило всех присутствующих.

Еще один пассажир, подобно Эдит Берг, удивился тому, насколько «устойчиво» он чувствовал себя в воздухе. Создавалось ощущение, будто они с Уилбуром «поднимались по наземному транспортеру», писал английский офицер и энтузиаст аэронавтики майор Бэйден Флетчер Смит Бэйден-Пауэлл, брат основателя движения бойскаутов. Шум мотора его тоже очень удивил.

> «Мистер Райт, держа обеими руками рычаги, следил за каждым движением, но эти движения были такими легкими, что казались почти неуловимыми… Двигатель все время ревел так громко, а винты так гудели, что после полета я чувствовал себя почти оглохшим».

После него пришла очередь репортера «Геральд де Пари», затем – корреспондента «Фигаро», затем – нескольких русских офицеров. «Любезность этого человека, которого мы с таким удовольствием изображали затворником, поистине безгранична», – написал корреспондент «Фигаро». Уилбур Райт переживал великолепные времена.

«Вчера в толпе присутствовала королева Италии Маргарита», – написал Уилбур 9 октября. «Вы позволили мне стать свидетельницей самого удивительного зрелища, которое я когда-либо видела», – сказала она ему. «Принцы и миллионеры слетаются к "Флайеру" как мухи на мед», – добавил он, зная, что Кэтрин это понравится.

Вполне очевидно, что женщины находили его очень обаятельным. Одна исключительно привлекательная парижанка, жена известного политика, довольно свободно и подробно рассказала репортеру о своих впечатлениях от встречи с

Уилбуром с условием, что ее имя не будет упомянуто.

Она признала, что ее первое впечатление о нем было не слишком благоприятным.

> «Мистер Райт показался мне несколько грубоватым и резким. Его лицо было неподвижным и очень суровым. Но когда он заговорил, завеса суровости спала. Тембр его голоса был теплым и слегка вибрирующим. Яркие глаза светились умом и добротой, взгляд источал исключительное обаяние… Он смотрел в глаза собеседника прямо и честно, а твердое пожатие жилистой крепкой руки многое говорило о его характере и темпераменте… Он показался мне одним из самых замечательных мужчин, которых я встречала».

Закончив испытательные полеты, проведения которых требовал французский синдикат, Уилбур, согласно условиям соглашения, приступил к подготовке первого из трех французских авиаторов. Это был граф Шарль де Ламбер, стройный блондин, аристократ русского происхождения, 43 лет от роду. Он владел английским языком и сразу понравился Уилбуру. На аэроплане установили второй комплект рычагов, и граф занял место справа от Уилбура. Американец сидел, зажав руки между коленями, готовый в случае необходимости взять управление на себя.

Сейчас стремление Уилбура к совершенству оказалось как никогда важно, потому что после крушения Орвилла любое происшествие было бы воспринято совершенно иначе, чем раньше. Груз ответственности стал еще тяжелее. Побыть наедине с самим собой он мог, только выехав на велосипеде куда-нибудь за город. «Как я скучаю по Китти Хок», – написал Уилбур Октаву Шанюту.

Французский аэроклуб планировал устроить в честь Уилбура самый грандиозный банкет в своей истории. На нем американец должен был получить золотую медаль клуба и приз в размере 5000 франков (1000 долларов). Дополнением к этому была золотая медаль от Академии спорта. «К моменту возвращения домой у меня будет целая коллекция безделушек», – писал Уилбур брату Рейчлину. Он говорил, что куда больше ценит дружбу со многими добрыми жителями Ле-Мана.

Когда несколько месяцев назад Уилбур приехал в город, то не знал там никого. Теперь же у него появилось много хороших друзей среди людей, с которыми он познакомился. Кажется, что все дети в радиусе 10 километров приветствовали его, когда он проезжал мимо на своем велосипеде. Они вежливо снимали кепи, улыбались и говорили: «Бонжур, месье Райт».

«На самом деле они единственные (кроме моих близких друзей), кто знает, как произносить мою фамилию, – рассказывал Уилбур Рейчлину. – В основном люди произносят ее как "Вриихт" с ужасно рычащим "р". А во многих местах меня называют по имени "Виилбарэ"».

Устроенный аэроклубом банкет состоялся в Париже вечером 5 ноября 1908 года в зале Автомобильного клуба на площади Согласия. Сообщалось, что «прекрасно освещенный» зал был богато украшен «растениями и букетами». Присутствовали 250 гостей, в основном мужчины в смокингах, и среди них почти все главные действующие лица французской авиации – Леон Делагранж, Луи Блерио, Альберто Сантос-Дюмон, Эрнест Арчдикон, а также Леон Болле, Харт Берг и граф Шарль де Ламбер. Среди гостей выделялся прославленный инженер-строитель Октав Шанют. Из немногих женщин следует выделить Эдит Берг.

Военный оркестр исполнял бравурные мелодии, а рассевшиеся по своим местам гости изучали меню. Торжественный ужин состоял из роскошных блюд: йоркской ветчины со шпинатом, жареного фазана с крутонами, картофельного салата по-русски и ананасового мороженого.

Все отвечало поводу – проявление национальной гордости и элегантного вкуса времени и признание чрезвычайно многообещающего поворотного пункта в истории.

В речи по случаю вручения золотой медали президент аэроклуба говорил об огромных переменах в общественном мнении во Франции и в мире в целом, произошедших с тех пор, как Уилбур Райт начал демонстрационные полеты в Ле-Мане. Он вспомнил, как Уилбур и его брат переживали периоды насмешек и унижений, равные которым редко встречались в истории научных исследований. Но теперь Франция, наконец, демонстрирует свое признание их заслуг.

> «Уилбур удостоился долгих оваций, после чего министр общественных работ Луи Барту произнес «прочувствованную поздравительную речь», особенно превознося Уилбура и Орвилла за то, что «благодаря своей целеустремленности, уму и упорству они создали одно из самых великих изобретений человеческого гения… Мистер Райт никогда не терял мужества и не колебался даже перед лицом подозрений. Братья Райт

вписали свои имена в историю человечества как великие изобретатели».

Затем состоялась фотосъемка. Наконец, Уилбур поднялся со своего места во главе стола. Его слова переводил барон д ´Эстурнель де Констан:

«От своего имени и от имени брата я благодарю вас за оказанную нам честь и за сердечный прием.

Если бы я родился в вашей прекрасной стране и вырос среди вас, я не мог бы ожидать более теплого приема, чем тот, что я встретил. Когда мы не знали друг друга, мы не были уверены друг в друге; сегодня, когда мы познакомились, все иначе: мы верим друг другу, и мы – друзья. Я благодарю вас за это. Энтузиазм, который сопровождает меня, я рассматриваю не просто как благодарность в адрес определенного человека, а как свидетельство признания идеи, которая всегда глубоко волновала человечество. Иногда я думаю, что желание летать подобно птицам – это мечта, которая досталась нам от наших предков, которые в доисторические времена во время своих изнурительных переходов по бездорожью с завистью наблюдали за птицами, свободно летящими в воздухе, не замечая препятствий. Всего десять лет тому назад все надежды на то, что мы сможем летать, почти рухнули и даже то, во что я твердо верил, оказалось под сомнением. Теперь я могу признаться, что в 1901 году я сказал своему брату Орвиллу, что люди не смогут летать еще лет 50. Через два года мы уже летали самостоятельно. Эта демонстрация моей несостоятельности в качестве пророка настолько поразила меня, что с тех пор я не доверяю себе и воздерживаюсь от любых предсказаний – как это хорошо известно моим друзьям из прессы. Но заглядывать слишком далеко в будущее нет необходимости – мы уже знаем достаточно, чтобы быть уверенными в том, что оно будет прекрасным. Давайте только поторопимся и откроем ему путь.

Я еще раз от всего сердца благодарю вас и думаю, что присутствующие понимают: в вашем лице я благодарю всю Францию».

Рассказывают, что в тот момент, когда Уилбур говорил о благодарности за дружелюбие, которое он испытал, находясь в чужой стране, его «обычно жесткое лицо смягчилось, а голос

слегка задрожал».

Члены клуба и гости устроили в ответ долгую овацию. Оркестр играл «Звездно-полосатое знамя», и какое-то время Уилбур терпеливо расписывался на как минимум двух сотнях меню. «Он понимает, какие мелкие рутинные обязанности должны выполнять наши герои», – одобрительно отметил в своем отчете корреспондент журнала «Аэрофил».

В последующие недели Уилбур еще несколько раз приезжал в Париж, где получал новые и новые награды и премии и присутствовал на торжественных обедах в свою честь. В свободное от празднеств время он широкими шагами мерил дорожки Булонского леса или исследовал многочисленные авеню, разглядывая витрины антикварных магазинов или спокойно изучая какой-нибудь памятник архитектуры.

«Каждый день у него около десятка приглашений, – писал корреспондент "Нью-Йорк уорлд", – некоторые из которых он принимает и надевает пальто и шляпу, чтобы встретиться с леди и джентльменами, потратившими час или два времени своих горничных и камердинеров на то, чтобы достойно встретить его.

> Они ездят в экипажах и ландо с кучерами и выездными лакеями, одетыми в украшенные золотой тесьмой ливреи, а Райт берет зонт и отправляется под дождем в пешую прогулку до дома, где состоится обед. Так он освежается».

Во время долгого разговора с Уилбуром, состоявшегося однажды вечером в квартире Бергов на Елисейских Полях, корреспондент понял, как нравится Уилбуру в Париже. «Он слишком ценит прекрасное, чтобы не наслаждаться этим городом».

В начале декабря, когда установилась зимняя погода, Уилбур отправил графа де Ламбера на юг Франции, чтобы посмотреть, нельзя ли использовать фешенебельный курортный городок По, расположенный у подножия Пиренеев и близко к границе с Испанией, как место продолжения демонстрационных полетов. Де Ламбер вырос в этом городке с населением около 34 000 человек, известном своим замком XIV века, охотой на лис и полем для гольфа на 18 лунок (первым на континенте). Кроме того, считалось, что зимой погодные условия в По одни из лучших в Европе.

Уилбур надеялся, что перспектива посещения такого

популярного среди высшего общества Англии и Европы города поможет ему уговорить Орвилла и Кэтрин – особенно Кэтрин – приехать к нему и остаться надолго. Побыть несколько месяцев в таком месте будет полезно им обоим, написал он ей. «Я знаю, что ты любишь свою "Стил" [школу], но думаю, что ты полюбишь ее еще сильнее, если вас некоторое время будет разделять океан. Нам понадобится помощник, и мы можем платить достаточное жалованье, чтобы сделать это предложение привлекательным. Поэтому можешь не переживать о шести долларах в день, которые платит тебе совет школы».

Но Кэтрин уже все решила. «Мы с братом приедем, как только сможем», – написала она всего через несколько дней, еще до того, как письмо Уилбура пришло в Дейтон. Ей нужно было только решить, как быть с епископом: ему только что исполнилось 80 лет, и такое путешествие было бы для него слишком тяжелым.

В Париже, где перед Рождеством на улицах шла активная торговля новыми игрушками, самой популярной стала маленькая копия аэроплана Уилбура Райта, о которой много писали газеты, включая «Чикаго трибьюн»:

> «Это превосходная игрушка, в которой даже самая маленькая деталь выполнена очень тщательно. Крошечная машина стартует с земли, совершает короткий полет, после чего садится. Сам „мистер Райт“ сидит в игрушке и управляет ею вполне правдоподобно. Он, правда, больше похож на парижанина, чем на американца, но никто не обращает на это внимания, и игрушка распродается быстро и в больших количествах».

В Ле-Мане, несмотря на похолодание, Уилбур, одетый в черную кожаную куртку для езды на мотоцикле, тренировался взлетать без катапульты. Он решил принять участие в Кубке «Мишлен», новом соревновании, организованном французской фирмой – производителем шин, в котором использование таких пусковых приспособлений не допускалось.

Старты прошли 31 декабря, в последний день года, и он же стал последним большим днем Уилбура в Камп д´Авуре. Несмотря на дождь и холод, Уилбур устроил удивительное зрелище, пролетев дальше и дольше, чем кто-либо в мире, – за 2 часа 20 минут и 23,2 секунды он преодолел расстояние 124 километра. Кубок он выиграл.

Уилбур сожалел, что не отметил Рождество дома, о чем на следующий день написал отцу. «Но я не мог позволить себе проиграть в Кубке "Мишлен", потому что утрата престижа – это хуже, чем обычный проигрыш. Если бы я уехал, то другие парни

справедливо присвоили бы себе все рекорды. А так они знают, что я готов побить любой установленный ими рекорд, и это расстраивает их планы».

Совершив посадку, он готовился лететь снова, не обращая внимания на холод и дождь, но в это время к нему подошел министр общественных работ Луи Барту. «Он сообщил мне, что правительство приняло решение наградить меня и Орвилла орденом Почетного легиона».

II.

Многие, даже опытные путешественники, представив себе пересечение Атлантики в середине зимы, подумают и примут решение остаться дома, в тепле и безопасности. Но Кэтрин Райт, которая никогда не была на море и ни разу не ступала на борт океанского лайнера, казалось, вовсе не испытывала дурных предчувствий или колебаний. 5 января 1909 года она и Орвилл поднялись в Нью-Йорке на борт немецкого лайнера «Кайзер Вильгельм Великий», отплывавшего во Францию. Орвилл, как мог, прихрамывая, шагал за ней по сходням. Кэтрин, которая так долго разрывалась исключительно между работой и семейными обязанностями, наконец, в 34 года, отважилась на предприятие, о котором могла только мечтать, едва ли представляя себе, что такой день когда-нибудь наступит.

Свой первый визит в магазин женской одежды в Дейтоне она совершила в начале декабря, чтобы выбрать костюм и головной убор для путешествия, и в конце концов пополнила свой гардероб еще двумя новыми вечерними платьями – розовым и черным. Когда друзья и репортеры задавали вопрос о цели путешествия, Кэтрин и Орвилл говорили, что это будет «нечто вроде воссоединения семьи». За епископом Райтом в их отсутствие должна была присматривать Кэрри Грумбах, которая вместе с мужем и ребенком переехала в дом 7 по Хоторн-стрит.

Больше всего забот от Кэтрин требовал Орвилл, который теперь ходил не на костылях, а с тростью, но не очень уверенно держался на ногах и довольно заметно прихрамывал. Он нуждался в ком-нибудь, кто будет постоянно рядом с ним и не даст ему упасть. Переход через Атлантику оказался на удивление спокойным, за исключением одного дня, когда было сильное волнение. Но даже в хорошие дни Орвиллу было трудно ходить по палубе.

Они путешествовали первым классом, наслаждаясь хорошим обслуживанием и «приятным обществом», как написала Кэтрин

отцу. Это было именно то, чего она хотела.

В полдень 11 января они сошли на берег в Шербуре и сели на парижский экспресс. В час ночи они уже были в Париже. Уилбур встречал их на вокзале – «в шелковой шляпе и вечернем костюме», с радостью отметила Кэтрин. Он приехал прямо из По, с ним были супруги Берг и Арнольд Фордайс, который вышел вперед, чтобы преподнести Кэтрин огромный букет роз «американская красавица», в который был вставлен флаг США.

Все вместе они поехали в отель «Мейербер» на Елисейских Полях, недалеко от квартиры Бергов. После того как все остальные распрощались, три представителя семейства Райт проговорили до трех часов утра.

На следующий день братья встретились за ланчем с Андре Мишленом, производителем автомобильных шин, который передал Уилбуру 4000 долларов, полагавшихся ему, помимо самого кубка, за победу в Кубке «Мишлен». Кэтрин тем временем отправилась по магазинам с Эдит Берг, «привлекательной и очень стильной женщиной», как доложила епископу дочь в письме тем же вечером. «Она поедет со мной в По, и это сделает пребывание там более приятным. Эдит возьмет свой автомобиль и покажет мне страну». Уилбур и Харт Берг уже выехали в По. Кэтрин и Орвилл последуют за ними чуть позже.

Орвилл также просил передать отцу, что на данный момент на их с Уилбуром счету в Парижском банке лежат 35 000 долларов. Эта сумма сложилась из выплат французского синдиката, призовых денег и денежных вознаграждений.

Орвилл и Кэтрин выехали в По, расположенный примерно в 640 километрах южнее Парижа, вечером в пятницу 15 января. Около семи часов утра их поезд столкнулся лоб в лоб с товарным составом. Двое пассажиров погибли, и еще около десяти были тяжело ранены, но, как заверила Кэтрин отца, они с Орвиллом «не получили ни царапины». «К счастью, мы взяли билет в купе люкс, которое было оборудовано всем необходимым и спасло, по меньшей мере одного из нас, от сильных ушибов». На самом деле Орвилла, хоть и не получившего травмы, сильно тряхнуло, и он испытывал острую боль.

Они прибыли в По в полдень, опоздав на пять часов, и зарегистрировались в гостинице «Гранд-отель Гассион» по соседству с местом, где родился самый знаменитый король Франции Генрих IV.

Отель был действительно великолепен. Он располагался на

крутой скале, и из него открывался прекрасный вид на зеленую долину внизу и поражающие воображение покрытые снегом пики Пиренеев. Высота некоторых из них достигала 3000 метров. Горные хребты тянулись по всему горизонту на юге. Расстояние до них составляло около 50 километров. Еще большее наслаждение от этого зрелища можно было получить, прогуливаясь по променаду длиной в 1600 метров, проложенному на вершине утеса. Впервые Кэтрин и ее братья были в таком месте. «Я никогда не видела ничего прекраснее», – написала Кэтрин, пытаясь найти слова, способные выразить ее чувства.

Уилбур поселился не в гостинице, а на аэродроме под названием Пон-Лон в девяти с половиной километрах к югу от города, в 20 минутах езды на автомобиле, где городские власти предоставили в его распоряжение роскошное – по крайней мере по его представлениям – жилое помещение со всеми возможными удобствами, включая личного повара-француза. Однако повар продержался недолго – Уилбур счел его блюда слишком вычурными. Не понравился ему и преемник. Лишь третий повар понял, что́ предпочитает американец, и с этих пор дело пошло на лад.

На приеме, который устроил в честь трех Райтов мэр По, почти 500 гостей собрались в Большом зале дворца д´Ивер на восточной оконечности променада. Снаружи окруженного пальмами и цветами дворца за происходящим наблюдали более 1000 зевак.

Уилбур еще не провел ни одного из своих «экспериментов», но, как сообщила газета «Геральд де Пари», По уже «просто помешался на авиации. Все говорят только об управляемых полетах, все покупают новые фотоаппараты, чтобы делать снимки аэропланов, художники хлопочут вокруг своих холстов, идет ремонт дорог, на которые никто не обращал внимания годами, и бомонд приглашает Райтов на значительно большее количество мероприятий, чем они могут посетить».

Через несколько дней фотография Уилбура, Орвилла и Кэтрин на прогулке в По появилась на первой полосе «Геральд». Кэтрин написала, что она и братья «играют главную роль» везде, куда бы ни пришли. Всего лишь год назад Уилбур и Орвилл работали почти в полном секрете, а сейчас они стали любимцами всей Европы, и она вместе с ними.

«Каждый раз, когда мы куда-то идем, люди на улицах останавливаются и смотрят на нас. Нас фотографируют каждые две минуты». И она ни капли не лукавила. «У лондонской "Дейли миррор" здесь есть человек, который сфотографировал меня и Орва».

В начале февраля, когда установилась теплая погода, в По начали съезжаться те, благодаря кому город обрел популярность, – графы и графини, герцоги и герцогини, лорды и леди, большинство из которых были англичанами. Прибыли также члены французского кабинета министров, генералы, газетные магнаты, несколько американских миллионеров, два бывших премьер-министра Великобритании и два короля.

Еще никогда в жизни три члена семьи Райт не оказывались среди тех, у кого, по всем признакам, не было других забот, кроме как развлекаться. Но в этом обществе они не ощущали себя не в своей тарелке и не смущались. Они чувствовали, что происходят из хорошей семьи и воспитаны так же хорошо, как и все остальные. Они всегда оставались самими собой и чаще оказывались приятно удивлены теми, с кем встречались.

На официальном завтраке в их отеле его устроитель Альфред Хармсуорт, лорд Нортклифф, издатель лондонской «Дейли мейл», вызвал у Райтов огромную симпатию, хотя его и братьев разделяла пропасть. Он был невероятно богат, успешен и влиятелен, но при этом оставался очень привлекательным человеком. Кроме того, он был крайне заинтересован в развитии авиации, и к тому же ему нравились американцы.

В другой раз Райты встречались с издателем газеты «Нью-Йорк уорлд» Джозефом Пулитцером и его женой. «Они нам очень понравились», – написала Кэтрин. Писала она также и о «потрясающе хорошо проведенном времени» за ланчем с лордом и леди Бальфур.

Артур Бальфур, бывший премьер-министр Великобритании, так горел желанием принять участие в подготовке полетов Уилбура в Пон-Лон, что вместе с лордом Нортклиффом помогал натягивать веревку, которая поднимала гирю катапульты. Увидев одного молодого английского лорда, который тоже вызвался быть помощником, Нортклифф сказал стоявшему рядом Орвиллу: «Я так рад, что молодой человек помогает с веревкой, потому что уверен в том, что это единственная полезная вещь, которую он сделал в своей жизни».

Кэтрин пощекотала себе нервы, совершив занявшую целый день поездку на автомобиле в Пиренеи с богатой ирландской семейной парой. Кроме того, она сообщила отцу, что начала

брать уроки французского и занимается каждое утро по два часа. Она знала, что ему это будет приятно. Учитывая ее опыт в греческом и латыни, она делала довольно большие успехи. Одним из тех, кто помогал ей с французским, был сын премьер-министра Жоржа Клемансо. Другим человеком, который ей очень понравился, была графиня де Ламбер, привлекательная супруга ученика Уилбура графа де Ламбера.

Жалоб у Кэтрин было мало. Разве что на пасмурные дни, ведь холод и сырость она не любила. Кроме того, Кэтрин действовала на нервы Эдит Берг, которая так понравилась ей в первые дни в Париже. Она оказалась «тираном и жуткой эгоисткой. Мы будем рады, когда она уедет». Но если судить по письмам Кэтрин, то, хотя Эдит Берг осталась, жалоб на нее больше не было.

Прибывало все больше корреспондентов, снималось все больше фотографий, и все больше материалов появлялось в «Фигаро», «Геральд де Пари», «Дейли мейл», «Нью-Йорк таймс» и в газетах в Огайо. В одной из статей, отправленных корреспондентом агентства «Юнайтед пресс», рассказывалось о лейтенанте французской армии, который якобы обвинил Уилбура в своем разводе. История была сфабрикована от начала до конца, и ни одна французская газета ее не напечатала, однако в Дейтоне она на короткое время стала небольшой сенсацией. Уилбур написал гневное опровержение. Семья и друзья в Дейтоне встали на его защиту, заявив, что он не такой человек.

Приехав в Париж в январе, Орвилл заявил репортерам, что, учитывая состояние его здоровья, с его стороны было бы неразумно нагружать себя. В По он в основном стоял и наблюдал, а говорил мало. В котелке, отутюженном костюме, начищенных до блеска ботинках и с тросточкой в руках его можно было принять за еще одного европейского аристократа.

Автор из журнала «Флайер» Массак Бюист был удивлен маленьким ростом Орвилла и тем, насколько оба брата отличаются от того, что он ожидал увидеть, ориентируясь на материалы в прессе. «Я никогда не видел их молчаливыми, или резкими, или замкнутыми. Они вовсе не обладали какими-то подобными ярко выраженными качествами, во что меня побуждали поверить». Вспоминая выражение, которое приписывали Уилбуру («Если бы я много говорил, я был бы похож на попугая – птицу, которая говорит без умолку, а летает мало»), Бюист написал, что в течение дня Уилбур говорил столько же, сколько большинство других людей. Различие заключалось лишь в том, что его слова всегда были по делу.

Чем молчаливее был Орвилл, тем больше разговаривала Кэтрин – и всегда с успехом. Она стала настоящей

знаменитостью. Она нравилась прессе. «У повелителей аэроплана, этих двух талантливых и бесстрашных дейтонцев, которые перемещаются по Европе при самом пристальном внимании публики, есть молчаливая спутница», – говорилось в одной статье. Но она больше не была молчаливой, и репортерам нравилась общительность и простота жительницы американского Среднего Запада.

Некоторые материалы о Кэтрин были очень далеки от действительности. О ней писали, что она гений математики и превосходит в этом даже собственных братьев и что именно она финансирует их пребывание в Европе. Однако чаще в статьях выражалось запоздалое общественное признание главной «опоры» братьев в их усилиях: «Кто вселял в них новую надежду, когда они начинали думать, что проблема [полета] неразрешима?.. Кто ухаживал за Орвиллом и вернул ему силы и здоровье, когда доктора фактически отказались лечить его после роковой катастрофы в прошлом сентябре?»

А один корреспондент написал, что, «подобно большинству американских девушек, сестра авиаторов всегда имеет собственное мнение обо всем».

Свой первый полет в По Уилбур совершил 3 февраля, и начиная с этого дня он стал настоящей звездой. Как гласил один газетный заголовок, весь По был «в предвкушении».

Почти каждый день, кроме воскресенья, плотный поток элегантных экипажей и автомобилей устремлялся в направлении летного поля, чтобы увидеть широко распахнутые ворота огромного красного ангара, из которого выкатывали «Флайер». На тот момент самолету было уже четыре года. Он был изношен и потрепан, полотно испачкано и разорвано, в заплатах и следах от гвоздей. Уилбур обследовал его сверху донизу с обычной тщательностью, с масленкой в руке, в карманах бечевка, отвертка, ключ. В одном месте он подтягивал расчалку, в другом затягивал болт и никогда не торопился. Затем, когда его, наконец, все устраивало, он взлетал «прямо в небо, поворачивал, летал вверх и вниз, грациозный, демонстрируя великолепное мастерство авиатора». На одну-две секунды самолет зависал на фоне линии заснеженных Пиренеев, «создавая неописуемо прекрасную картину».

Одной из проблем, с которыми приходилось бороться Уилбуру, были многочисленные кочки размером со шляпу-котелок на летном поле. Они очень затрудняли взлет. Кто-то

предложил разровнять поле лопатами. Как раз этим Уилбур и Орвилл занимались, готовясь к первым испытательным полетам в Хаффман-Прейри. Однако Уилбур считал, что сейчас может обойтись без этого. «Если мы должны будем менять лицо земли еще до того, как сможем летать, – отреагировал он, – то нам лучше отказаться от проекта». Таков был образ мыслей этого человека, отметил один из присутствовавших. «Он никогда не искал легких путей».

Больше всего времени Уилбур посвящал обучению графа де Ламбера и еще одного из французских авиаторов, Поля Тиссандье, подготовка которого предусматривалась контрактом. Как и де Ламбер, Тиссандье был богатым аристократом. Прежде чем прийти в авиацию, он занимался автомобильными гонками. Третьего ученика звали Поль Люка-Жирарвиль. Он был капитаном французской армии. Их них троих лучшим пилотом и любимцем Уилбура был де Ламбер.

Ни в одном из своих полетов в Пон-Лоне Уилбур не пытался устанавливать новые рекорды, поэтому вместе с ним в воздух поднимались десятки пассажиров, включая Кэтрин. Она полетела при большом стечении народа 15 февраля, когда уже начинало темнеть. Это был ее первый полет. Францию накрыла волна холода. («Южная солнечная Франция – это обман и западня», – рассказывала Кэтрин отцу.) Но все это было забыто, когда Уилбур наконец пригласил ее полететь вместе с ним.

Больше всего Кэтрин удивило, насколько плавно они передвигаются по воздуху и как легко она может различать лица внизу. Она думала, что они летят на высоте около 9 метров, но позже узнала, что высота полета составляла 18 метров при скорости 67 километров в час. Ею овладела абсолютная безмятежность, и она вовсе забыла о холоде. Полет продолжался 7 минут. Чтобы продемонстрировать Кэтрин легкость, с которой он управляет машиной, Уилбур сделал несколько резких виражей, но она не испытала никаких неприятных ощущений и не проявила ни малейших признаков страха.

Когда после полета Кэтрин спросили, ощущала ли она себя птицей, паря в воздухе вместе с братом, она ответила: «Я не знаю точно, что чувствует птица. Я полагаю, что птицы поют, потому что они счастливы. Я пела, я знаю это, и я действительно очень счастлива. Но, подобно птицам, лучше всего я пела после завершения полета».

До сих пор Уилбур совершал пять-шесть полетов с пассажирами в день. Кого брать с собой в воздух, он решал только сам, и, хотя многие считали, что он берет плату за такую редкую привилегию, и были готовы платить, причем хорошо, он не брал

денег, и это производило впечатление.

Когда лорд Нортклифф сказал одному богатому американцу из Филадельфии, что только Уилбур решает, кто полетит с ним, этот человек ответил: «О, мне кажется, это можно будет уладить».

«Я хотел бы быть поблизости, когда вы будете это улаживать, просто чтобы посмотреть, как это делается», – ответил Нортклифф. Американец так и не получил возможности полететь с Уилбуром.

Позже Нортклифф скажет, что никогда не встречал таких простых и искренних людей, как Уилбур, Орвилл и Кэтрин Райт, и не думает, что ажиотаж вокруг них и огромный интерес, вызванный их необычайными подвигами, как-то на них повлияют.

Кэтрин прекрасно выполняла работу «агента по связям с общественностью» при братьях, принимая участие во всевозможных вечерних и дневных мероприятиях и не упуская возможности применять свой быстро улучшающийся французский. «Я сейчас многое понимаю и относительно неплохо говорю», – сообщала она отцу. То, что ни Орвилл, ни Уилбур не занимались языком, очень его расстраивало. «Год во Франции – и не говорить и не понимать по-французски!» – написал он, имея в виду в первую очередь Уилбура. Это было очень серьезное замечание со стороны епископа, если учесть его отношение к сыну.

Кроме того, братья возложили на Кэтрин обязанность вести переписку с отцом, чем она и занималась, отправляя письма и открытки по несколько раз в неделю. Более чем за месяц, проведенный в По, Орвилл не написал епископу ни слова, а Уилбур отправил только одно письмо 1 марта, в котором сообщил, что собирается в ближайшее время поехать в Рим и что состояние Орвилла стало намного лучше, хотя он еще не «совсем пришел в себя», а также что он, Уилбур, будет рад вернуться домой.

Со своей стороны епископ Райт держал их в курсе событий дома, рассказывал о своем здоровье (на которое он не жаловался), кулинарном искусстве Кэрри Грумбах (оно также было на высоте), поездках по церковным делам, погоде и о том, что «ни капли не чувствует себя одиноким». У него было очень много дел. Он начал работу над автобиографией и уже написал 14 машинописных страниц. Через несколько недель он приблизился к 50 страницам.

Как отмечали в прессе, аэродром в По по-прежнему оставался «местом паломничества знаменитостей». В последнюю неделю февраля в город прибыл король Испании Альфонсо XIII, чтобы стать свидетелем «чуда». Не отрываясь, он наблюдал за тем, как

Уилбур поднялся в воздух и пролетел несколько кругов на большой высоте. После этого, окруженный свитой, король вместе с Орвиллом, Кэтрин и другими стоял рядом с Уилбуром и слушал его объяснения относительно конструкции «Флайера». У Альфонсо XIII, который говорил по-английски и достаточно знал об авиации, было много вопросов к Уилбуру. В какой-то момент, обернувшись к Кэтрин, он спросил: «И вы действительно тоже летали?» Услышав ее утвердительный ответ, он сказал, что тоже очень хотел бы полететь с Уилбуром, но обещал жене не делать этого. Кэтрин решила, что он – «хороший муж».

Обратившись к Уилбуру, король осведомился, не перейдет ли он границы дозволенного, если попросит провести еще один демонстрационный полет. «Я увидел, что умеете делать вы, – сказал он, – и хочу увидеть, что умеет делать один из ваших пилотов».

Уилбур дал согласие и отправился в 12-минутный полет с графом де Ламбером, в течение которого ни разу не притронулся к рычагам. То, что пилот-курсант научился управлять самолетом с таким мастерством за такое короткое время, поразило короля больше всего.

Орвилл заявил корреспондентам, что не будет летать во Франции самостоятельно и не собирается лететь с Уилбуром. Но всего через несколько дней Уилбур снова взял с собой Кэтрин, на этот раз в полет протяженностью в 21 километр над окрестностями. «Это было великолепно», – написала она отцу. Еще через несколько дней она поднялась в воздух на воздушном шаре вместе с одним французским графом. На этот раз Орвилл полетел с ней. Они пролетели почти 48 километров и приземлились в городке Осен в Пиренеях.

Тут Кэтрин наконец обессилела. Потрясенная «слишком сильными впечатлениями», она провела два дня в гостиничном номере.

---

17 марта, когда стояла прекрасная погода – как говорили, «королевская», – в По приехал английский король. Он проделал путь больше чем в 110 километров из своей резиденции в Биаррице. Его сопровождала многочисленная свита на сверкающих черных автомобилях.

Эдуарду VII шел 68-й год. Это был крепкий седобородый общительный мужчина. Его жизнелюбие и манера одеваться – мягкие фетровые шляпы, твидовые костюмы и привычка никогда не застегивать нижнюю пуговицу жилета – наряду с пристрастием

к быстрым автомобилям и красивым женщинам превратили его в символ первого десятилетия XX века – так называемой эдвардианской эпохи. Старший сын королевы Виктории, он стал олицетворением быстрого отхода от викторианской эпохи. Этому в полной мере соответствовал его живой интерес к авиации и то, что он лично приехал, чтобы своими глазами увидеть чудо Уилбура Райта.

Вокруг летного поля собралась огромная толпа, возбуждение нарастало. Кэтрин была представлена королю. У него в петлице красовался небольшой пучок трилистника в честь Дня святого Патрика.

Сначала королю показали «Флайер» в ангаре. Уилбур извинился за потрепанный вид самолета, но с гордостью показал на новенький, с иголочки «Флайер» рядом со старым и объяснил, что собирается летать на нем в Риме.

Пока Уилбур наблюдал за буксировкой самолета на летное поле и осматривал его перед полетом, Орвилл объяснял его действия королю. Затем Уилбур поднялся в воздух, сделал несколько кругов и после 7 минут полета совершил прекрасную посадку в точке, откуда взлетел. Король наблюдал за всем этим, по его собственным словам, «затаив дыхание».

Как и во время визита короля Альфонсо, Уилбур предложил слетать снова, чтобы показать, как выглядит полет с пассажиром, и Кэтрин опять поднялась с ним в воздух. На тот момент она пролетела уже больше, чем все остальные американки.

Несколько позже в тот же день граф де Ламбер выполнил самостоятельный полет к гордости все троих Райтов и присутствовавших французов.

Шумиха и восхищение достижениями Райтов – всем, что они раз за разом демонстрировали в Ле-Мане и По, – не ограничивались Европой. На родине, в Соединенных Штатах, газеты и журналы без устали продолжали привлекать к ним внимание. Медийный потенциал чудесного изобретения казался неисчерпаемым.

Вот что говорилось в длинной статье Джеймса Эджертона «Монархи неба», опубликованной в «Таймс геральд», газете города Уэйко, штат Техас:

> «Большинство из нас помнят, когда диковинкой казался автомобиль. Автору нет и 40, но он помнит время, когда стала использоваться первая „безлошадная

повозка“, ведь это было всего-то с десяток лет назад. Машина представляла собой большое неуклюжее чудовище на огромных колесах, с непонятным механизмом управления, и в движение ее приводил очень шумный паровой двигатель. Она оказалась такой неудачной, что прошло несколько лет, прежде чем в поле моего зрения попал другой экземпляр. Сейчас машины стали такой же обыденностью, как миллионеры.

Если автомобиль можно было так усовершенствовать за такое короткое время, то кто может предсказать, что происходит в области воздушной навигации сейчас, если принцип фактически раскрыт и известен всему миру? Неужели есть что-то невозможное в том, что он вызовет коренную ломку в нашей жизни, как это произошло с открытием принципа использования пара?

И во всех этих гигантских переменах, совершающихся на наших глазах, главными волшебниками выступают братья Райт. Они – лидеры и первопроходцы».

Было объявлено, что Американский аэроклуб наградит братьев по возвращении золотой медалью. Конгресс также проголосовал за то, чтобы президент Уильям Тафт наградил братьев медалью, а Дейтон готовился к самым грандиозным празднествам в своей истории.

Но при всем внимании к тому, что делали Райты, росло понимание того, как активно развивается летное дело во Франции. Полгода назад численность производителей аэропланов в Париже и окрестностях не дотягивала до полудюжины. А уже 25 апреля «Нью-Йорк таймс» сообщила, что не менее 15 предприятий отрасли работают на полную мощность. Если Райты были центром и фронтом революционных перемен, то французы все активнее заполняли остальное пространство сцены.

«Десятки изобретателей разрабатывают свои собственные машины [говорилось далее в статье «Таймс»]. Имеется аэродром, где желающих учат летать. За последние шесть месяцев появились три газеты, посвященные авиации. Три общества заняты стимулированием развития авиации в стране. За год на выплату призов в различных соревнованиях будет передано более 300 000 долларов».

Крупнейшее соревнование, международный летный конкурс, было запланировано на предстоящее лето в городе Реймс к

северо-востоку от Парижа, в местности, которая славилась своим шампанским.

III.

После завершения демонстрационных полетов в По Уилбур провел несколько дней за разборкой и упаковкой нового «Флайера» для транспортировки в Рим. Машина, на которой он летал в Ле-Мане и По, подлежала передаче в музей в Париже. Кроме того, шел последний этап подготовки учеников, после чего все трое должны были свободно летать в одиночку. Орвилл и Кэтрин уже вернулись в Париж. 23 марта Уилбур также выехал из По во французскую столицу.

Через несколько дней все трое Райтов приехали в Ле-Ман, чтобы принять участие в дружеском прощальном банкете. Спустя три дня Уилбур и Харт Берг уже сидели в поезде, направлявшемся из Париж в Рим, где через неделю к ним должны были присоединиться Орвилл и Кэтрин.

К удовольствию Кэтрин, общественная жизнь в Париже по-прежнему била ключом. Она с гордостью сообщила отцу, что стала единственной в истории женщиной, приглашенной на обед в аэроклуб. «Тебе надо было видеть это, – написала она. – Я сижу там, такая же важная, как ты… говорю по-французски так же свободно, как и все остальные! Это было что-то, я тебе говорю!» Но лучше всего, сообщала она епископу, было то, что за него подняли бокалы. «Они выпили шампанское в твою честь!»

Кэтрин и Орвилл выехали в Рим 9 апреля и прибыли туда во второй половине следующего дня. Они обнаружили, что город заполонили толпы туристов, среди которых было около 30 000 американцев. Кэтрин и Орвилл, очевидно, не были готовы увидеть столько народа. Гостиницы, рестораны, памятники и музеи были забиты людьми. Харт Берг нашел для них номера в отеле напротив дворца Барберини. Уилбур находился в нескольких километрах к югу от города на аэродроме Ченточелле, но в этот раз он жил не в ангаре, а в расположенном неподалеку коттедже на территории поместья, принадлежавшего одной графине.

С точки зрения целей и задач, которые стояли перед Райтами в Риме, они достигли безоговорочного успеха. С 15 по 26 апреля Уилбур совершил более 50 полетов, и все они прошли под бурные аплодисменты публики и без малейших неприятностей. Он обучал итальянских военных управлять своим самолетом, читал лекции школьным учителям и их ученикам и брал с собой в полет

пассажиров. Один из них, оператор-хроникер, впервые в истории снял документальные кадры с борта летящего самолета.

Как и во Франции, погода была идеальной, и огромные толпы зрителей с восторгом наблюдали за полетами. И опять среди присутствовавших не было недостатка в знаменитостях. Король Италии Виктор-Эммануил III пробирался через толпу с фотоаппаратом на плече как простой турист. За полетами наблюдали принцы, герцоги, члены кабинета министров, американский финансист Дж. Морган, его сестра и дочь, а также знаменитый американский строитель железных дорог Джеймс Хилл. Американский посол в Италии Ллойд Гриском стал одним из тех, кого Уилбур взял с собой в полет.

Но для Орвилла и Кэтрин время, проведенное в Риме, оказалось не самым удачным, особенно по сравнению с Францией. Того, что апрель считается лучшим месяцем для посещения Рима, а дворцы Цезаря, арка Константина и Колизей оказались даже более впечатляющими, чем ожидалось, было недостаточно. Кэтрин написала отцу: «Когда мы приехали в Рим, я впервые испытала ностальгию». Она и Орвилл «очень хотели вернуться домой». Она считала свою гостиницу ужасно грязной. «Мы больше ценим чистую ванную, тарелки, ножи и вилки, чем внимание, которое нам оказывают». В другом письме она сообщала: «Официанты у стола такие грязные, что я едва могу взять в рот хотя бы кусок».

Она и Орвилл нашли Дж. Моргана, его сестру и дочь довольно приятными людьми, но поведение аристократии раздражало их все сильнее. Когда пришло сообщение о том, что Виктор Эммануил прибудет на аэродром Ченточелле к восьми утра, чтобы понаблюдать за полетами Уилбура, это лишь подтвердило мысль, что короли могут доставлять неудобства. «Они всегда приезжают в совершенно неподходящее время», – написала Кэтрин.

Ланч в честь Райтов на прекрасной вилле графини Челлери, предоставившей жилье Уилбуру, был очень хорош – как и увлекательная поездка по сельской местности на новеньком элегантном автомобиле до тех пор, пока шофер, совершавший поворот на головокружительной скорости, не врезался в каменную стену. К счастью, никто не пострадал, хотя автомобиль превратился в груду металлолома.

Брат Уилбур чувствует себя прекрасно, с радостью сообщала епископу Кэтрин. Орвилл тоже выглядит хорошо, и «его состояние непрерывно улучшается, но ему, как и мне, не нравится римский дискомфорт». Они собирались через Париж в Лондон, а оттуда – как можно быстрее в Нью-Йорк.

Проведя два дня в Лондоне, где их принимали с большим почетом – в их честь был устроен банкет в отеле «Ритц» – и наградили первой в истории золотой медалью Британского общества аэронавтики, Райты 5 мая отплыли из Саутгемптона на немецком океанском лайнере «Кронпринцесса Цецилия».

Таким образом, завершилось более чем годичное пребывание Уилбура в Европе. Большую часть этого времени он провел во Франции. Именно там, в Ле-Мане, он начал летать так, как до него не летал ни один человек на земле. В Ле-Мане и По он установил все возможные рекорды дальности, скорости, высоты, продолжительности полета, кроме того, он совершил первые полеты с пассажирами. Все это было сделано на глазах людей после долгих лет их с Орвиллом работы в условиях почти абсолютной секретности. Теперь их мог увидеть весь мир.

К тому же они – все трое – стали намного богаче. За то время, что они провели в Европе, выплаты по контрактам и денежные призы, которые они получили, составили почти 200 000 долларов.

Наконец, у Уилбура появилось множество друзей во Франции, о чем он раньше даже не думал. Спустя долгое время он отправил благодарственное письмо Леону Болле, в котором написал: «Мы не забываем о том, что вы потратили много времени и пошли на большие жертвы ради того, чтобы помочь нам, и делили с нами наши успехи и были вместе с нами, когда нам было плохо». Это нельзя компенсировать никакими деньгами, и «мы всегда будем помнить об этом».

Для Орвилла большое четырехмесячное путешествие по Европе означало столь необходимую ему смену обстановки и возможность восстановить силы. Для Кэтрин оно стало огромной наградой за все, что она так долго делала для братьев.

Помимо всего прочего, как станет ясно через несколько лет, они увидели Европу в те прекрасные времена, когда в ней еще царили мир и процветание, когда многочисленные американцы открывали для себя мир путешествий и познания нового и когда об ужасах новой, современной войны еще не было известно. Путешественники из всех уголков Америки, которым довелось побывать тогда в Европе, никогда не забудут этого. Не забыли и Райты. Больше им не довелось так же чудесно провести время втроем.

Ну а пока они наслаждались дорогой домой.

Глава 11
Причины для торжества

В телеграмме от Кэтрин, извещающей об их благополучном прибытии в Нью-Йорк, сказано, что они будут дома в четверг.

Из дневника епископа Райта, вторник, 11 мая 1909 года

I.

После шумного приема в Нью-Йорке с хором портовых гудков, заголосивших, когда лайнер входил в гавань, и толпами репортеров и фотографов, сопровождавших каждый их шаг во время однодневного пребывания в городе, трое Райтов сели в поезд до Дейтона. Он прибыл на вокзал в пять часов пополудни в четверг 13 мая 1909 года. Толпа встречавших их достигала невиданных размеров. Стреляли пушки, по всему Дейтону гудели заводские гудки, встречавшие выкрикивали приветствия.

Кэтрин, увидев епископа Райта в тот момент, когда они с братьями выходили на перрон, закричала: «О, вон папа!» – и кинулась к отцу, чтобы заключить его в объятия. Уилбур и Орвилл тоже тепло обнялись с отцом. Вокруг стоял такой шум, что никто не мог разобрать ни слова.

Потом были объятия от Лорина, Нетты и их детей. Затем, пробираясь сквозь толпу, Уилбур и Орвилл пожимали сотни рук. Увидев огромного пожилого офицера полиции Тома Митчелла, Уилбур крикнул: «Привет, Том!» «Молодец!» – ответил Том, пожимая руку Уилбуру.

В одном из репортажей было написано, что Кэтрин выглядела как типичная американская девушка, возвращающаяся домой, – на ней был элегантный серый дорожный костюм и большая широкополая темно-зеленая шляпа. Как единственная в мире женщина, три раза поднимавшаяся в воздух на аэроплане, она привлекала почти столько же внимания, сколько ее братья.

В Нью-Йорке она отчитала журналистов за публиковавшиеся в американской прессе «легкомысленные» репортажи о некоторых знатных европейцах, проявлявших интерес к братьям. Она сказала, что любит Америку, но американцы не всегда понимают

европейцев, которые проявили большую отзывчивость. Она не может слушать без возражений, когда кто-то говорит о них недоброе. Но сейчас, в шуме толпы, было не время и не место для подобных замечаний.

Уилбур был «крепким и загорелым», Орвилл тоже выглядел хорошо – определенно намного лучше, чем когда он уезжал из Дейтона в январе, – но по-прежнему прихрамывал. Епископ Райт, находившийся в центре происходящего, говорил мало, но все время «любовался» своими двумя сыновьями, которые сделали фамилию Райт, а также город Дейтон известными всему миру.

У входа на вокзал стояли в ожидании 11 экипажей, готовых отвезти семью и городских чиновников на Хоторн-стрит. Каждый из трех экипажей, зарезервированных для Райтов, был запряжен четверкой белых лошадей. Епископ и Орвилл сели в первый, Уилбур и Рейчлин – во второй, а Кэтрин, Лорин и его семья – в третий.

На всем пути от вокзала до дома улицы были заполнены людьми. Народ стоял на тротуарах, люди высовывались из окон, дети размахивали маленькими флажками. Хоторн-стрит и участок перед домом Райтов были украшены флагами, цветами и японскими фонариками. Остановившись, наконец, у перил крыльца-веранды, Кэтрин крикнула соседям через улицу: «Я так рада добраться до дома, что не знаю, что делать».

Она и братья еще долго стояли в передней гостиной, принимая длинную процессию старых друзей и соседей. Количество людей в толпе на улице перевалило за 10 000.

На следующий день в дом 7 по Хоторн-стрит прибыли мэр Эдвард Буркхард и несколько городских чиновников, чтобы обсудить с семьей предстоящие «настоящие празднества».

В разговоре с местным репортером вскоре после визита городской администрации Орвилл сообщил, что, несмотря на совет докторов воздержаться от полетов в Европе, он вскоре возобновит полеты в Форт-Майере. Правда, Уилбур и Кэтрин считали, что ему будет слишком тяжело вернуться на место катастрофы. Он должен подождать до тех пор, пока не проведет тренировочные полеты. Но для Орвилла вопрос был решен. Это должен быть Форт-Майер. И он к нему готов.

Мастерская Райтов на 3-й Западной улице вновь превратилась в «улей» во главе с Чарли Тэйлором. «Самая важная задача, стоящая перед нами в настоящее время, – это подготовка к испытаниям в Форт-Майере», – сказал репортерам Уилбур. Они с Орвиллом «лично» строили самолет, который должен был летать там. Старая машина так сильно пострадала в результате крушения, что в дальнейшем использовать можно было только

мотор и трансмиссию.

20 мая было объявлено, что президент Тафт вскоре наградит братьев несколькими медалями на церемонии в Белом доме.

Конечно, Кэтрин должна была поехать с ними в Вашингтон. Епископ Райт, в свою очередь, считал себя обязанным принять участие в нескольких церковных мероприятиях в Индиане. Чтобы привлекать как можно меньше внимания, братья и Кэтрин без лишнего шума уехали из Дейтона на более раннем поезде, чем ожидалось, и их отъезд заметили только несколько железнодорожных служащих на вокзале.

Они собирались провести в Вашингтоне всего один день – 10 июня. В их честь состоялся ланч в «Космос-клабе», который в этот день отказался ради Кэтрин от своей обычной практики пускать только мужчин. Среди прочих знаменитых вашингтонцев, присутствовавших на ланче, выделялся Александр Белл.

Вскоре после ланча вся компания пешком проследовала в Белый дом. Там, в Восточной комнате, в присутствии почти 1000 мужчин и женщин президент Тафт от имени Американского аэроклуба вручил братьям две золотые медали. Стоя рядом с Райтами, президент с его 188 сантиметрами роста и 136 килограммами веса казался на их фоне огромным. Обращаясь к своим землякам из Огайо, он говорил строго по существу дела и с нескрываемой теплотой:

> «Я считаю огромной честью для себя возможность вручить вам эти медали в знак признания ваших заслуг. Я очень рад, возможно несколько запоздало, продемонстрировать, что на Америку выражение „Нет пророка в своем отечестве“ не распространяется. Поэтому доставляет особенную радость тот факт, что мы чествуем людей, совершивших огромный шаг на пути познания и открытий, но несущих свое бремя с величайшей скромностью. Вы совершили свое открытие именно в том стиле, какой мы в Америке любим считать самым американским, – не прекращали работу ровно до того момента, пока не сделали все, что наметили».

Вечером трое Райтов опять сидели в поезде, направлявшемся в Дейтон. Их главной задачей было всестороннее испытание нового винта. Но помимо этого хотели они этого или нет, им предстояло пережить «настоящее дейтонское торжество», «Великое возвращение домой».

Для описания приготовлений к торжеству больше всего подходит слово «грандиозно». Во время парада гигантских платформ на колесах, которые в данный момент строились на заводе компании «Нэшнл кэш реджистер», планировалось «как можно более подробно» показать всю историю Америки и Дейтона. За индейцами и их каноэ, крытыми фургонами американских пионеров, судном для плавания по каналам, первой железной дорогой, пароходом Роберта Фултона, велосипедами на разных ступенях эволюции и современным автомобилем следовали первый американский воздушный шар и дирижабль. Все это шествие служило прелюдией к проезду платформы с транспарантом «Весь мир воздает должное Соединенным Штатам, братьям Райт и аэроплану», на которой располагалась изготовленная вручную полноразмерная копия «Флайера» братьев Райт. Всего в процессии участвовали 15 платформ и 560 человек в «исторических костюмах». Газеты обещали, что это будет крупнейший парад в истории Дейтона.

На Мэйн-стрит шло строительство огромного «парадного двора», простиравшегося от 3-й Западной улицы до реки – с белыми колоннами, украшенными цветными огнями, по обеим сторонам улицы. «Повсюду видны трехцветные ленты, трепещут вымпелы, флаги и знамена», – писали газеты. Под звучание духовых оркестров маршем должны были пройти солдаты, моряки и пожарные. Почти 2500 школьникам в белых, красных и синих костюмах предстояло выстроиться на трибуне в «живой флаг» и исполнять гимн Соединенных Штатов.

За те почти десять лет, которые братья Райт потратили на то, чтобы добиться успеха, это было первое официальное признание городом их усилий и результатов, и они видели неподдельный энтузиазм всех горожан.

Несмотря на то что весь этот пафос и шум их почти не интересовал, они понимали: раз Дейтон считает нужным устроить торжество и для него это важно, им не следует жаловаться и выказывать раздражение и неодобрение. Октав Шанют написал Уилбуру, что понимает, как такие почести могут «досаждать» скромным людям, но они должны принять это с присущей им стойкостью. Это был совет, данный из лучших побуждений, но братья в нем и не нуждались.

В самый канун празднества в «Дейтон дейли ньюс» появилась передовица, выражавшая чувства большинства горожан:

«Это торжество – прекрасный урок. Оно происходит в благодатное время. Старый мир уже выдыхался и нуждался в новом импульсе. Начались разговоры о том, что у человека больше нет тех возможностей обрести величие и славу, которые были когда-то. Слишком многие стали верить в то, что все проблемы этого мира решены. Деньги стали играть чрезмерную роль в жизни, и многие задавались вопросом, может ли бедный мальчик завоевать себе место в коммерции, промышленности или науке.

Этот праздник делает подобные досужие разговоры ненужными. Он увенчивает усилия человечества. Он еще на сотню лет разрушает представления о том, что все тайны природы разгаданы и дороги надежды для тех, кто хочет завоевать новые миры, закрыты.

Он показывает амбициозному молодому человеку, что его труды не напрасны, что гений не ведает ни классов, ни общественного положения.

О скромности братьев Райт еще многое будет сказано… Но их жизнь представляется таким назидательным уроком, важность которого невозможно переоценить».

В девять часов утра следующего дня, в четверг, 17 июня, звон колоколов всех церквей и заводские гудки ознаменовали начало торжества, которое должно было продлиться два дня. Тысячи людей заполонили городские улицы. Закрылись все фирмы, за исключением магазинов, в которых торговали мороженым, флагами, игрушечными самолетами и открытками с изображением братьев Райт. В первой половине первого дня шел небольшой дождь, но на него никто не обратил внимания. Все ждали шоу, одно действо сменяло другое.

Маршировали духовые оркестры, шли концерты, вручение медалей и ключей от города. Колонна из 80 автомобилей (все – гоночные, новейшей модели) проследовала через мост Мэйн-стрит-бридж и «парадный двор». Парад исторических платформ, «крупнейшая уличная процессия, когда-либо состоявшаяся в Дейтоне», растянулся больше чем на три с половиной километра.

Звучали многочисленные хвалебные речи, а Уилбур, Орвилл, Кэтрин и епископ Райт восседали на платформах и разглядывали переполненные трибуны. На второй день епископ вознес краткую, но прочувствованную молитву в честь своих сыновей:

«Мы собрались здесь, чтобы отпраздновать изобретение – мечту многих поколений, которая до сих

пор признавалась неосуществимой. Внезапно люди увидели, что человек, парящий в воздухе подобно птице, может достигать огромных высот и пролетать не поддающиеся измерению расстояния. И мы обращаемся к тебе, Отец наш, с молитвой о мире и благословении для всех людей, участвующих в этом собрании».

Забавно, что в эти два дня (о чем мало кому известно) Уилбуру и Орвиллу удавалось то и дело ускользнуть от внимания публики и вернуться в свою мастерскую на 3-й Западной улице – одно из немногих оставшихся неукрашенными зданий в городе, работа в котором не прекращалась ни на час. Корреспондент «Нью-Йорк таймс», все время находившийся рядом с братьями, предоставил точную хронологию того, как они провели первый день праздника:

«9.00 – прекратили работу в авиационной мастерской и в рубашках с короткими рукавами вышли на улицу, чтобы послушать, как все гудки и колокола в городе гудят и звонят целых десять минут.

9.10 – вернулись к работе.

10.00 – отправились на парад в честь церемонии открытия "Праздника возвращения домой".

11.00 – вернулись к работе.

Полдень – встретились на обеде с епископом Райтом, отцом; мисс Кэтрин Райт, сестрой; Рейчлином Райтом из Тонганокси, штат Канзас, братом; и Лорином Райтом, другим братом.

14.30 – наблюдали за парадом в свою честь в центре города.

16.00 – два часа упаковывали части аэроплана для транспортировки в Вашингтон.

20.00 – присутствовали на приеме и обменялись рукопожатиями со всеми дейтонцами, которые оказались рядом с ними.

21.00 – смотрели пиротехническое шоу на набережной, во время которого были показаны их портреты высотой 80 футов [24,4 метра] на фоне американского флага».

По приблизительным оценкам, во время фейерверка Уилбур и Орвилл пожали руки более чем 5000 человек, и, как писала «Дейли ньюс», только «инстинкт самосохранения вынудил их прекратить это занятие».

Менее чем через 48 часов, когда празднества только-только

завершились, братья отправились на поезде в Вашингтон, чтобы возобновить испытательные полеты в Форт-Майере. Об отправке самолета позаботились заранее. Чарли Тэйлор уже был на месте.

II.

Вечером 26 июня было очень жарко. Уилбур и Орвилл сидели в ожидании на направляющей дорожке, установленной на плацу в Форт-Майере. Рядом с ними стояла готовая к взлету белокрылая машина. Еще дальше, за протянутой вдоль края плаца веревкой, толпились почти 4000 человек, среди которых были хорошо известные в стране люди. По словам одного репортера, все они «рыли землю» в ожидании. Несколько сотен из них находились здесь с трех часов дня.

Сенат прервал свое заседание, чтобы сенаторы могли посмотреть полеты. Среди зрителей были также высокопоставленные военные, послы, сын президента Чарли Тафт, спикер палаты представителей Джозеф Кеннон, которому, как говорили, принадлежала фраза: «Сезам, открой подвалы министерства финансов».

Уилбур взял на себя ответственность проследить за тем, чтобы все было в порядке. Из-за жары он отказался от своего обычного костюма и галстука. Его руки и лицо были перепачканы, рабочие брюки покрыты масляными пятнами, а по лицу струился пот.

Об Орвилле потом написали, что он, наоборот, выглядел как почетный гость на вечеринке на яхте. «Его костюм плотно облегал стройную фигуру, и казалось, что он вообще не страдает от жары, – писала "Вашингтон геральд". – В общем, он… имел вид человека, пребывающего на самом верху сливок общества».

Братья ждали, когда уляжется ветер. Он опять был решающим фактором, и именно ему принадлежало последнее слово, независимо от того что большей части сената Соединенных Штатов и нескольким тысячам обычных американцев приходилось стоять и ждать.

Орвилл поднялся и с озабоченным видом направился в сторону ангара. Немного погодя за ним двинулся Уилбур. Вскоре оба вернулись, снова сели на рельс и заговорили с группой офицеров. «Он дует со скоростью 16 миль в час [25,8 километра в час], – сообщил Уилбур подошедшему репортеру. – Это все-таки слишком много для первого полета на новой машине». Он опять взглянул в ту сторону, откуда дул ветер, и втянул носом воздух.

«Катите ее обратно в ангар», – распорядился он.

«Несмотря на прогресс авиации, всегда есть элемент неопределенности, – объяснил Уилбур журналисту из "Вашингтон пост". – Надо понимать, что эта машина еще ни разу не летала и, кроме того, мой брат еще не поднимался в воздух с момента прошлогодней аварии. Люди не должны порицать меня за желание совершить первый полет в условиях, максимально приближенных к идеальным».

«Едва ли можно было бы вообразить сцену, – писала "Вашингтон геральд", – более наглядно демонстрирующую абсолютную невосприимчивость обоих братьев к назойливым просьбам и присутствию высокопоставленных особ».

Солдаты-связисты в форме построились, «как несущие гроб на похоронах», и начали толкать машину к ангару. Четыре тысячи зрителей потянулись к выходу, многие высказывали свое мнение о братьях. Один сенатор сказал: «Будь я проклят, но меня восхищает их независимость. Невозможно обижаться на них, и на то есть множество причин».

В тот же день в Вашингтон приехали епископ Райт и старший брат Рейчлин. Для этой поездки епископ приобрел два новых костюма и две рубашки.

Ближе к вечеру 29 июня стало ясно, что у Уилбура «нет претензий» к погоде, и незадолго до шести часов Орвилл наконец поднялся в воздух. Толпа, заметно меньшая, чем три дня назад, но по-прежнему состоявшая из нескольких тысяч человек, наблюдала, как самолет с трудом пролетел над землей на высоте не больше 23 метров, затем на высоте около 4,5 метра резко накренился вправо и коснулся крылом земли. В этот момент Орвилл выключил мотор, и машина приземлилась, подняв облако пыли.

Второй и третий полеты прошли не многим лучше. Наконец, во время четвертой попытки полет продолжался целых 40 секунд, самолет поднялся на высоту 7,6 метра, сделал вираж со снижением и приземлился. Этого было достаточно для того, чтобы раздались восторженные крики и автомобильные гудки.

Теперь Уилбур и Орвилл пришли в прекрасное расположение духа, полностью уверенные в том, что машина будет успешно летать, а Орвилл сможет управлять ею. Уилбур сообщил репортерам, что не собирается летать в Форт-Майере. Это дело Орвилла. Но, как старший брат, он будет «боссом».

Самолет – как лошадь, сказал Уилбур. «Если он новый, то вам придется привыкнуть к нему, прежде чем он будет делать то, что вы от него хотите. Вы должны изучить его особенности». В результате испытательных полетов этого дня было обнаружено, что одной из важных «особенностей» было зажигание: источник

искры из-за вибрации выскочил из крепления, и оттого двигатель имел слишком маленькую мощность.

В следующие два дня, пока Уилбур, Орвилл и Чарли Тэйлор занимались двигателем, епископ и Рейчлин ездили в Смитсоновский зоопарк посмотреть на «всевозможных птиц, страуса эму, кондора и т. д.», как отметил Милтон в своем дневнике.

На следующий день, когда Орвилл опять совершал полет, самолет смог подняться над землей всего на 6 метров, пролетел 60 метров и ударился о землю с такой силой, что сломался один полоз.

Затем, 2 июля, на высоте 25–30 метров и примерно в той же точке над ангаром, где в прошлом сентябре сломался винт и самолет Орвилла упал на землю, внезапно заглох двигатель. На этот раз Орвилл сумел «мягко» спланировать, но самолет задел небольшой куст терновника, из-за чего вырвало большой кусок полотна на нижней плоскости. После этого машина тяжело упала, сломав оба полоза. К счастью, Орвилл не пострадал.

Как и в прошлом сентябре, репортеры и некоторые зрители побежали к месту крушения. То же самое сделал Уилбур. Заметив у разбитого самолета фотографа, он, славящийся своим спокойствием, утратил контроль над собой, как это уже было в Ле-Мане, схватил палку и швырнул ее в того человека. А затем потребовал отдать ему отснятые фотопластины, что тот и сделал.

Это был нелегкий день. (Позднее Уилбур принес извинения фотографу, который, как выяснилось, был сотрудником военного министерства.) Однако у братьев уже был большой опыт борьбы с трудностями, поэтому, как и раньше, они не стали сдаваться.

На следующий день Орвилл поехал в Дейтон, чтобы подготовить новое покрытие для крыла, и уже 7 июля опять был в Форт-Майере, и братья продолжили работу. 21 июля к ним присоединилась Кэтрин, и в полдень она наблюдала за тем, как Орвилл совершил короткий десятиминутный полет на скорости около 70 километров в час, то есть большей, чем у Уилбура в Европе, о чем она с радостью сообщила тем, кто оставался дома.

---

25 июля, в воскресенье, которое было у братьев Райт выходным днем, пришли сногсшибательные новости. Французский авиатор Луи Блерио на хрупком и маломощном моноплане под номером XI пересек Ла-Манш. Он поднялся в воздух у деревушки Ле Барак рядом с Кале около пяти утра и приземлился на лугу Нортфилд Мидоу у Дуврского замка,

преодолев расстояние в 37 километров над водой всего за 20 минут.

Так случилось, что Харт Берг и Шарль де Ламбер в это время находились в Дувре недалеко от места посадки Блерио. Де Ламбер тоже планировал перелететь через Ла-Манш, поэтому они с Бергом приехали посмотреть возможные места посадки.

Портье разбудил их без пятнадцати пять и рассказал, что гостиничный телеграфист только что получил сообщение о вылете Блерио из Франции. Берг написал в длинном письме Уилбуру и Орвиллу, что они с де Ламбером были внизу на пляже уже через три минуты. Еще через несколько минут пришла телефонограмма о том, что Блерио приземлился по другую сторону Дуврского замка.

«Вы уже знаете все подробности из газет, – писал далее Берг. – Я могу лишь добавить, что после всего у меня состоялся длинный разговор с Блерио. Он принял ванну в моем номере и оставшуюся часть дня ходил в моей одежде.

Он рассказал мне, что никогда в жизни не ощущал себя таким брошенным, как в тот момент, когда влетел в эту долину. Он сделал два полных круга, и, когда садился, его самолет летел в сторону моря. Передние шасси разрушились, лопасти винта были сломаны, но крылья и хвост моноплана остались целы. Сам Блерио не пострадал».

Кэтрин в письме, отправленном из Вашингтона, заверила епископа, что братья ни в коей мере не обеспокоены полетом Блерио. Братья, как много писали по обе стороны Атлантики, отдавали должное достижению Блерио, которое они назвали «замечательным». «Я хорошо его знаю, – сказал Уилбур в интервью "Нью-Йорк таймс", – он такой человек, который доводит до конца свои начинания. Он, несомненно, бесстрашен и, как правило, выполняет все намеченное».

Орвилл отметил множество происшествий, в которые Блерио попадал со своей трудноуправляемой машиной, и выразил удивление тем, что тот добился успеха. Уилбура спросили, не собираются ли они с Орвиллом принять участие в каком-нибудь авиационном состязании в Европе, как это было в Реймсе. Нет, не собираются, ответил Уилбур. Они проведут время с большей пользой. Правда, этого он вслух не сказал.

Но все равно во Франции, да и почти во всем мире полет Блерио был воспринят как начало бурного развития французской авиации, о чем в начале года уже писала «Нью-Йорк таймс».

В Форт-Майере, словно по волшебству, все вдруг стало получаться, как задумано. Вечером 27 июля Орвилл поднялся воздух с лейтенантом Фрэнком Ламом в качестве пассажира. В ходе официального испытания на продолжительность полета он пробыл в воздухе 1 час 12 минут, сделав за это время 79 кругов над плацем на высоте 46 метров. Он не только выдержал испытание, но и побил мировой рекорд, установленный Уилбуром в Ле-Мане год назад. За полетом наблюдали около 8000 зрителей, среди которых был президент Тафт.

В пятницу 30 июля Орвилл провел испытания на скорость полета над пересеченной местностью, которых требовала армия. Трасса пролегала от Форт-Майера до города Александрия в штате Вирджиния, расстояние туда и обратно составляло 16 километров. Скорость варьировалась от 67 до 72 километров в час, но, без сомнения, самолет выдержал испытание.

Мягкую посадку сопровождал аккомпанемент из рева автомобильных гудков и криков восторженной толпы. Уилбур со всех ног побежал к самолету. На его лице сияла улыбка. Контракт с военным министерством был подписан. Министерство должно было заплатить 30 000 долларов – эта цифра появилась на первых страницах газет. Но для братьев намного важнее было то, что их страна в конце концов всерьез признала их достижения.

«Орв завершил дело в Форт-Майере в ореоле славы», – написала Кэтрин, которая всего десять месяцев назад, сидя у его кровати в местном гарнизонном госпитале, не знала, сможет ли он хотя бы просто ходить.

III.

Как написала «Чикаго трибьюн», огромный интерес, проявляемый французами к прогрессу авиации, едва ли мог быть оценен по достоинству в Америке. Основным авиационным мероприятием этого лета был запланированный в Реймсе «конгресс авиаторов, на котором ожидались великие события».

Это были первые в мире международные авиагонки, проведение которых полностью финансировалось французскими производителями шампанского. Официально гонки назывались «Большая неделя авиации в Шампани». Среди прочих звезд французской авиации в них принимали участие Анри Фарман, Луи Блерио, Леон Делагранж, два протеже Уилбура – Шарль де Ламбер и Поль Тиссандье (летавшие на построенных во Франции самолетах конструкции братьев Райт), а также американец Гленн Кертисс, который был выбран Американским аэроклубом после

того, как братья отказались от участия.

Кертиссу был 31 год. Этот сухощавый застенчивый человек был известным гонщиком. Как и Райты, он начинал как механик по ремонту велосипедов в своем родном городе Хэммондспорт, штат Нью-Йорк, а затем перешел на производство мотоциклов и участие в мотогонках и стал первым официальным американским чемпионом в этом виде спорта, «самым быстрым человеком в мире», развив на своем мотоцикле скорость 209 километров в час.

Интерес к авиации у Кертисса возник, когда аэронавт Том Болдуин попросил его изготовить легкий мотор для дирижабля. Однажды в сентябре 1906 года, будучи в Дейтоне, Болдуин и Кертисс посетили Уилбура и Орвилла в их мастерской. Болдуин подумал тогда, что Кертисс задает братьям слишком много вопросов, но, как он позже сказал, «они были откровенны, как школьники». Через год Кертисс познакомился с Александром Беллом, который назначил его «директором по экспериментам» в своей Ассоциации воздушных испытаний.

В 1909 году вместе с богатым энтузиастом авиации Огастасом Херрингом, который работал с Октавом Шанютом и Сэмюелом Лэнгли, Кертисс основал фирму «Херринг-Кертисс» по производству механических летательных аппаратов. Они строили самолеты с отклоняемыми щитками на крыльях – элеронами, «маленькими крыльями», которые использовались для контроля крена вместо деформации крыла, как у Райтов. Эта идея впервые пришла в голову молодому французскому инженеру Роберу Эно-Пельтри и использовалась Сантосом-Дюмоном, Блерио и другими. Александр Белл тоже заинтересовался ею, но, по собственной ли инициативе либо услышав об Эно-Пельтри, неизвестно. Кроме того, она была описана Райтами в опубликованном в 1906 году патенте как альтернатива деформации крыла, поэтому с ней мог ознакомиться кто угодно.

Но в Реймсе у Кертисса на первом месте стояла скорость, поэтому там он должен был лететь на новом, специально построенном маленьком биплане с мощным легким двигателем.

Чтобы оценить, с какой скоростью свершались перемены в новом столетии, достаточно просто оценить тот факт, что всего лишь год назад, в августе 1908-го, восторг и ликование в Ле-Мане были вызваны одним человеком, Уилбуром Райтом, летавшем на одном самолете перед 150 зрителями. В августе следующего года в Реймсе уже 22 пилота должны были поднять в воздух 22 самолета перед огромными трибунами, вмещавшими 50 000 человек.

Грандиозная церемония открытия состоялась в субботу 22 августа. В это время Орвилл и Кэтрин опять плыли в Европу, на

этот раз направляясь в Берлин. Братья пришли к выводу, что необходимы новые демонстрационные полеты. Орвилл пользовался большим спросом благодаря своему «ореолу славы». Уилбур остался в Дейтоне, работая над двигателями вместе с Чарли Тэйлором и занимаясь делами, которые он больше всего не любил, включая начало судебного процесса против фирмы «Херринг-Кертисс» за нарушение патента Райтов, назначенное на середину августа.

События в Реймсе привлекли публику даже больше, чем ожидалось. В последние дни количество зрителей достигло 200 000 человек, в четыре раза больше, чем могли вместить трибуны. Участники соревнований летали выше, дальше и быстрее, чем кто-либо до них, и побили все мировые рекорды, установленные братьями Райт за прошедший год. Главным победителем и самым почитаемым среди участников стал Гленн Кертисс, выигравший состязание на скорость.

Ажиотаж вокруг соревнований в Реймсе не ограничивался Францией и остальной Европой, и об этом свидетельствовала американская пресса. «Грандиозное соревнование в Реймсе имеет потрясающий, сумасшедший успех («Нью-Йорк сан»), «Насмешники больше не насмехаются» («Вашингтон геральд»), «Авиационный турнир – всего лишь намек на то, свидетелями чего мы станем в будущем, когда небо превратится в обычную дорогу» («Цинциннати таймс-стар»), «Эта неделя в Реймсе знаменует начало новой эры и одной из самых амбициозных фаз в развитии человечества» («Атланта конститьюшн»).

Наутро Кертисс проснулся новым героем Америки. Однако всего через неделю толпа численностью 200 000 человек, собравшаяся на аэродроме Темпельхоф в Берлине, наблюдала за полетами Орвилла. В течение следующих нескольких дней Орвилл, который летал вместе с пилотом-учеником, пробыл в воздухе 1 час и 35 минут, установив новый мировой рекорд для полетов с пассажиром. В это же время Уилбур подписал контракт на свой первый публичный полет в Нью-Йорке. Он должен был принять участие в празднестве в честь 300-летней годовщины плавания Генри Хадсона (Гудзона) вверх по реке Гудзон и столетия первого появления на Гудзоне парохода Роберта Фултона. По контракту Уилбур должен был получить 15 000 долларов. Гленн Кертисс тоже планировал принять участие в торжествах.

В письме Орвиллу, написанном 18 сентября в поезде по пути

в Нью-Йорк, Уилбур рассказал о предполагаемых мерах предосторожности на случай, если ему придется сажать самолет на воду у берегов Манхэттена. Идея использования резиновых трубок была отвергнута. «Поэтому я возвращаюсь к моему старому плану установки каноэ под центром машины, ближе к передней части», – писал он и добавлял: «Конечно, я надеюсь, что приводнения не будет, но в случае чего я буду в относительной безопасности». Каноэ планировалось купить в Нью-Йорке. Самолет был уже доставлен на армейскую базу на Губернаторском острове в Нью-Йоркской бухте. Там же к Уилбуру должен был присоединиться Чарли Тэйлор.

Торжество в Нью-Йоркской бухте и на реке Гудзон представляло собой грандиозное, невиданное зрелище. На якорях стояли 20 американских линкоров, эскадра британского королевского военно-морского флота, боевые корабли из Франции, Германии, Нидерландов, Мексики и Аргентины, а также паромы, баркасы, углевозы, всевозможные речные пароходы и гигантский трансатлантический лайнер «Лузитания» – в общей сложности не меньше 1595 судов.

Кроме того, было обещано, что жители Нью-Йорка впервые станут свидетелями полетов аэропланов над своими водами.

На Губернаторском острове, расположенном в северной части Нью-Йоркской бухты, в 800 метрах юго-восточнее Манхэттена, два ангара, стоящих очень близко один к другому, были предоставлены Уилбуру и Кертиссу. Когда Кертисс прибыл на базу, чтобы осмотреться, они с Уилбуром вполне тепло поздоровались и минут пять поговорили, главным образом о состязаниях в Реймсе. Уилбур не стал пожимать Кертиссу руку, сказав, что его руки перепачканы маслом. Правда, тут на базе появился изобретатель беспроводного телеграфа Гульельмо Маркони и так разволновался от встречи с Уилбуром, что настоял на рукопожатии с ним независимо от того, в масле у того руки или нет. Маркони договорился о том, что, когда Уилбур или Кертисс будут готовы подняться в воздух, он пошлет радиотелеграфное сообщение с Губернаторского острова военным кораблям в бухте, те поднимут флаги, и это послужит сигналом другим судам и всем находящимся на берегу.

Вскоре Кертисс отбыл в Хэммондспорт, город на севере штата Нью-Йорк, чтобы принять участие в торжествах по случаю его возвращения на родину.

В один из дней репортеры, которые постоянно бродили на дозволенном им почтительном расстоянии, ожидая возможности поговорить с Уилбуром, увидели, как несколько ребятишек из гарнизона приближаются к охране, и приготовились посмотреть,

как их будут прогонять, так же как прогоняют их самих. Вместо этого они увидели, как Уилбур с «доброй улыбкой» поздоровался с детьми. А затем репортеры через открытые ворота ангара наблюдали, как он «рассказывал детям о каждой детали машины».

«Я здесь уже около недели и почти подготовил машину к полету», – написал Уилбур Кэтрин 26 сентября. Он остановился в фешенебельном отеле «Парк Авеню», но предпочитал обедать в Офицерском клубе на Губернаторском острове.

> «Вчера был большой военно-морской парад. Вечером на кораблях, а также на большинстве высотных зданий зажглась иллюминация. Река на протяжении почти 15 километров превратилась в непрерывную ленту из пароходов, но из-за того, что все они светились мириадами электрических лампочек, плыть по ней было невозможно».

Репортерам, которым удалось побеседовать с ним, Уилбур сказал, что не собирается удивлять мир, а хочет дать каждому возможность увидеть, как выглядит самолет в небе. Когда его спросили, не думает ли он, что летать над бухтой, заполненной таким количеством кораблей, опасно, он сказал, что самолет должен уметь летать где угодно.

Гленн Кертисс вернулся с севера штата во второй половине дня 28 сентября и остановился на ночь в ангаре на Губернаторском острове, где хранился его самолет. Он хотел провести испытательный полет рано утром. Кертисс поднялся в воздух в начале седьмого. Единственными свидетелями полета были его друг и один из офицеров с базы. Кертисс пролетел 274 метра, после чего опять уехал домой.

Уилбур, который провел ночь в отеле в городе, не стал отказываться от предварительного осмотра, который продолжался до восьми утра, затем около девяти часов поднялся в воздух и провел семиминутный полет, сделав круг над Губернаторским островом. Его серебристо-белый «Флайер» выглядел как обычно, если не считать обтянутого парусиной четырехметрового красного каноэ, подвешенного под фюзеляжем. Таким образом, над американскими водами состоялся дебют новейшего способа транспортировки старейшего из средств передвижения, находящегося в полной готовности на случай необходимости.

Вскоре после посадки Уилбур объявил, что летит снова. Было отправлено соответствующее радиотелеграфное сообщение, на мачтах взметнулись сигнальные флаги, и он поднял самолет в воздух. Вместо того чтобы сразу лететь к устью Гудзона, как

ожидалось, он повернул направо против ветра и, пролетев над двумя паромами, направился к статуе Свободы на острове Бедлоу-Айленд, облетел ее и прошел низко над «Лузитанией», которая направлялась к выходу из бухты, чтобы взять курс на Ливерпуль. За полетом наблюдали тысячи человек. Бэттери-парк на южной оконечности Манхэттена был буквально забит зрителями, а пассажиры на верхней палубе «Лузитании» изо всех сил размахивали шляпами, шарфами и носовыми платками, когда Уилбур пролетал над их головами.

Он умело управлял своим самолетом, заставляя его делать виражи и серии подъемов и спусков. Но самое сильное впечатление вызвал его облет вокруг статуи Свободы, о котором говорили, писали и который запомнился больше, чем все остальное, что и попытался выразить корреспондент «Нью-Йорк ивнинг сан» в репортаже на первой полосе:

> «В какой-то момент его огромный аэроплан оказался так близко к горизонту, что его можно было принять за одну из океанских чаек, среди которых он летел… он был лишь немного выше ступней статуи Свободы. Через мгновение он был уже на уровне ее груди и миновал ее, летя вполне устойчиво.
>
> Казалось, что Райт на мгновение замер в воздухе, чтобы отдать дань уважения американского авиатора даме, которая олицетворяет судьбу его страны. Затем, неожиданно повернув на восток по направлению ветра, он пронесся над волнами, а гудки портовых судов приветственно ревели, и мужчины и женщины на берегу стали свидетелями того, как нашу Леди Свободы посетил один из ее сыновей на аппарате, которому для движения нужен лишь ветер».

«Харперс уикли», «журнал цивилизации», поместил на обложку своего следующего номера фотографию Уилбура и его самолета, облетающего статую Свободы, сопроводив ее подписью: «Новый вид чаек в Нью-Йоркской бухте».

Говорят, что, вылезая из самолета после плавной посадки на Губернаторском острове, Уилбур сказал Чарли Тэйлору: «Летит неплохо, Чарли». «Смотрится приемлемо, Уилл», – ответил Чарли.

На следующий день из германского Потсдама пришло известие о том, что Орвилл поднялся на высоту 299,9 метра – так высоко на аэроплане еще никто не летал.

Сильный северный ветер вынудил Уилбура и Гленна Кертисса отменить полеты на Губернаторском острове на два дня – субботу и воскресенье. Кертисс объявил, что должен уехать в Сент-Луис,

чтобы подписать там контракт. Таким образом, Уилбур должен был лететь вверх вдоль течения Гудзона в одиночку. Так было обещано, и все этого ждали.

Утром 4 октября, несмотря на то что северный ветер заметно ослаб, он все еще дул со скоростью 25,7 километра в час – сильнее, чем хотелось бы Уилбуру. Но, чувствуя, что ветер может только усилиться, он решил лететь. Самолет выкатили из ангара, и он осмотрел его. Обнаружив, что топливный бак заполнен не до конца, Уилбур взял старую канистру и лично залил горючее.

В 9.53 он взлетел с Губернаторского острова. Спасательное каноэ по-прежнему висело под фюзеляжем. Появилось только одно небольшое отличие – к рулю поворота был прикреплен маленький американский флаг. Его прислала Кэтрин. Она просила, чтобы Уилбур пролетел с ним над Нью-Йорком.

Снова было отправлено радиотелеграфное сообщение. Снова взвились сигнальные флаги, снова гудели пароходные гудки и сирены. Большая часть горожан прекратила работу, и служащие побежали к окнам и на крыши офисов, чтобы увидеть в небе «удивительного Уилбура Райта, авиатора из Дейтона», как назвала его одна из нью-йоркских газет.

С новых небоскребов, таких как «Метрополитен лайф тауэр», открывался панорамный вид на бухту и Гудзон. Но самый лучший вид был с верхних этажей 47-этажного небоскреба «Зингер билдинг» на Бродвее, который после завершения строительства стал самым высоким зданием в мире.

Когда Уилбур пересек бухту и повернул на север против ветра, направляясь к Гудзону, возбуждение людей усилилось еще больше. К этому моменту он поднялся на высоту 46 метров и летел со скоростью около 58 километров в час. Позднее Уилбур вспоминал, что, достигнув реки, попал в такие мощные воздушные потоки, с какими никогда прежде не сталкивался. Они шли со стороны небоскребов и были столь сильными и опасными, что он был вынужден «значительно» сбросить высоту и уйти к западному берегу реки, принадлежавшему штату Нью-Джерси.

> «Я снизился до высоты, лишь немного превышавшей высоту паромов, и летел так, пока не достиг военных кораблей, и шел прямо над их трубами. Я был так близко от труб, что чувствовал запах дыма».

Когда Уилбура спросили о салюте, который один из британских военных кораблей устроил в его честь, он сказал

только, что не знал, что это было, но «что-то издавало ужасный грохот».

Увидев купол мемориала генерала Гранта на правом берегу реки на Западной 122-й улице, он решил, что залетел уже достаточно далеко, и, сделав большой разворот на 180 градусов, взял курс на юг, вниз по реке, двигаясь с большей скоростью, поскольку ветер теперь был попутным. «Думаю, назад я летел в два раза быстрее… Пролетая мимо небоскребов Даунтауна, я держался намного ближе к воде и отклонился в сторону джерсийского берега».

Полет в сторону базы вызвал еще больший восторг и энтузиазм, чем полет вверх по реке. Теперь холмы Джерси были черны от людей, а причалы и крыши зданий на Манхэттене народ забил до предела. По оценкам, за полетом наблюдал миллион человек.

Ровно в 10.26 утра Уилбур совершил посадку на Губернаторском острове в паре метров от места взлета. Он провел в воздухе 33 минуты и 33 секунды. Расстояние до мемориала Гранта и обратно составляло около 32 километров, и оно было преодолено со средней скоростью 58 километров в час.

Он сделал это, несмотря на сильный ветер, воздушные потоки, возникающие из-за небоскребов, гудки, восторженные крики толп зрителей. Насколько серьезной проблемой был ветер, можно понять по флагу, подаренному ему Кэтрин. Новенький в начале полета, к концу он превратился в лохмотья.

Чарли Тэйлор рассказал репортерам, как он волновался, пока Уилбур был «наверху»:

> «Я изо всех сил всматривался в большой флаг на крыше „Зингер билдинг“. Иногда он повисал на флагштоке без движения, и тогда я понимал, что у Уилбура все хорошо. Иногда флаг висел почти горизонтально, и я знал, что Уилбуру приходится тяжко. А один раз флаг поднялся так, что его конец смотрел прямо вверх, как это было в течение всей субботы. И тогда меня начало трясти. Потому что я не знал, как Уилбур сможет сладить с таким шквалом».

Уходя, Уилбур сказал корреспондентам, что он не покорил воздушное пространство. «Человек, который работает ради ближайшего настоящего и немедленных наград, – просто дурак».

Немного погодя, к большому удивлению многих, он объявил, что снова полетит во второй половине дня, и теперь это будет намного более продолжительный часовой полет, в ходе которого он облетит весь Манхэттен. Но около четырех часов, когда они с

Чарли Тэйлором готовили самолет к полету, с ужасным грохотом оторвало головку одного из поршней. Деталь длиной почти 15 сантиметров и шириной 2 сантиметра «пролетела подобно пушечному ядру» всего в полуметре от головы Уилбура.

Чарли Тэйлору он сказал: «Чертовски здорово, что это произошло не в воздухе». Самолет увезли. Нью-йоркские гастроли закончились.

Немногим позже, во время интервью в сгущающихся октябрьских сумерках, корреспондент журнала «Сайентифик американ» спросил Уилбура, на что указывает взрыв двигателя и в каком направлении будет развиваться авиации. Сломанный цилиндр – это просто «несчастный случай», ответил тот. Что касается будущего, то направление одно – «высотные полеты».

> «Мы должны подняться выше уровня неспокойных воздушных масс, образующихся из-за неровностей земной поверхности. С этого момента мы станем наблюдать резкий рост средней высоты, на которую авиаторы будут поднимать свои самолеты не только из-за того, что на высоте они получают возможность лететь в более благоприятных атмосферных условиях, но и из-за того, что в случае проблем с двигателем у них будет больше времени и расстояния для того, чтобы восстановить контроль над машиной или безопасно спланировать на землю».

«В понедельник я пролетел вверх по Гудзону до Могилы Гранта и обратно на Губернаторский остров, – написал Уилбур отцу из Колледж-Парка, штат Мэриленд. – Это был интересный полет и временами довольно-таки волнующий». На этом он закончил. В Колледж-Парк он приехал, чтобы начать подготовку пилотов для Вооруженных сил Соединенных Штатов.

В понедельник 18 октября, через две недели после полета Уилбура вверх по Гудзону, Орвилл и Кэтрин приехали в Париж. Их выступления в Германии успешно завершились. В Париже они сделали короткую остановку по пути домой и, судя по всему, не подозревали о том, что ближе к пяти часам вечера самолет конструкции Райтов появится в небе и произведет сенсацию, равной которой Париж еще не видел. Это будет не просто полет самолета над городом, а первый полет самолета непосредственно над городом вообще. Уилбур во время полета над Гудзоном и обратно летел близко к Нью-Йорку, но все же только над водой.

Граф де Ламбер, не сказав почти никому, включая жену, ни слова о своих планах, взлетел с аэродрома в Жювизи в 24 километрах юго-восточнее Парижа. Первыми его заметили в золотистом вечернем небе сотни посетителей Эйфелевой башни. Затем раздались крики прохожих: «L'Aéroplane! L'Aéroplane!»

Одно из самых запоминающихся описаний этого зрелища принадлежит перу американской писательницы Эдит Уортон, которая только что вышла из своего лимузина перед главным входом в отель «Крийон» на площади Согласия и обратила внимание на нескольких человек, смотрящих в небо. Вот ее письмо подруге:

> «И как ты думаешь, что произошло со мной в прошлый понедельник? Я выходила из машины у входа в „Крийон“, когда увидела двух или трех человек, глядящих наверх. Я тоже посмотрела – там, высоко в небе, был аэроплан, и он приближался к площади Согласия. Он проплыл наискосок над площадью, намного выше обелиска на фоне золотого закатного неба и новой луны между летящими облаками и пересек Сену в направлении Пантеона, после чего затерялся среди птичьей стаи, пересекавшей небо, опять появился вдали, смотрясь как пятнышко на фоне облаков, и в конце концов исчез в сумерках. Это был граф де Ламбер на биплане Райта, который прилетел из Жювизи, – и это было в *первый раз*, когда аэроплан летал над огромным городом! Подумай, в какой обстановке я увидела чей-то первый полет на аэроплане!»

Она упустила из виду, что граф де Ламбер летал на уровне верхушки Эйфелевой башни, самого высокого строения в мире, то есть на высоте по меньшей мере 395–430 метров – действительно очень высоко.

К моменту возвращения и посадки де Ламбера в Жювизи там все уже знали, что произошло. Его приветствовала тысячная толпа. По выходе из самолета «бледный, но сияющий» де Ламбер был сразу окружен корреспондентами и восторженными людьми. Здесь же, к его огромному удивлению, были Орвилл и Кэтрин Райт. Как они узнали новость и добрались до Жювизи, неизвестно.

Де Ламбер настаивал на том, что не он является героем дня. «Вот настоящий герой, – сказал он, повернувшись к Орвиллу. – Я всего лишь летчик. Изобретатель – он». Он имел в виду и Орвилла, и Уилбура. «Да здравствуют Соединенные Штаты! Это страна, которой я обязан своим успехом».

Когда Уилбур, Орвилл и Кэтрин вернулись домой, у них едва нашлось время, чтобы распаковать вещи, потому что их внимание сразу переключилось на проблемы бизнеса и патента. Уилбур съездил сначала в Нью-Йорк, потом в Вашингтон, затем Уилбур и Орвилл съездили в Нью-Йорк вместе, и, наконец, Уилбур снова съездил туда один. То же продолжилось и в новом году, перерыв был сделан только на Рождество.

Братья основали компанию «Райт компани» с офисом на Пятой авеню в Нью-Йорке. Она должна была заниматься выпуском самолетов. В Дейтоне началось строительство завода. Было все больше обедов в их честь, медалей и наград, включая первую медаль Лэнгли, врученную Смитсоновским институтом. И было все больше судебных разбирательств по патентным делам.

С ростом числа авиаторов становилось больше серьезных аварий, заканчивавшихся гибелью пилотов. Во Франции в результате авиакатастроф погибли Эжен Лефевр, Фердинанд Фербер и Леон Делагранж.

Особенно же неприятной для Уилбура стала злосчастная размолвка с Октавом Шанютом, которая началась в январе 1910 года и затянулась на всю весну. Шанют считал, что Райты «совершили большую ошибку», затеяв тяжбу против Гленна Кертисса, о чем и заявил в письме редактору издания «Аэронавтикс». Более того, Шанют не считал, что идея крутки крыла изначально принадлежит Райтам.

В письме от 20 января Уилбур сообщил Шанюту: «Мы полагаем, что весь мир, почти повсеместно использующий нашу систему управления, целиком и полностью обязан ею нам». В ответ Шанют написал: «Боюсь, друг мой, что на ваши обычно здравые суждения влияет жажда большого богатства».

Кроме того, Шанют был обижен тем, как Уилбур описал в своей речи в Бостоне «визит» его, Шанюта, в мастерскую Райтов в Дейтоне в 1901 году. По его мнению, создавалось впечатление, будто он напросился к Уилбуру, и тот не сказал, что первым написал Шанюту в 1900 году и попросил предоставить информацию.

Уилбур и Орвилл нашли письмо Шанюта «неслыханным», и в одном из своих самых длинных посланий Шанюту Уилбур дал это понять. Относительно высказанных Шанютом обвинений в корыстолюбии, обуявшем братьев, он заметил: «Вы единственный человек из всех наших знакомых, кто когда-либо выдвигал подобные обвинения». Наконец, Уилбур обрушился на Шанюта за

то, что тот создал у французов впечатление, будто он и Орвилл были «просто его учениками и последователями», а также за то, что Шанют до сих пор ни разу не поднимал вопрос о притязаниях братьев на изобретение механизма крутки крыла.

> «Ни в 1901 году, ни в течение пяти последующих лет вы ни единым намеком не дали нам понять, что наша система поперечного управления давно применяется в летном деле… Если эта идея действительно стара, то довольно странно, что такая важная система… не удостоилась упоминания и не была реализована ни на одной из машин, построенных до появления наших аппаратов».

Желая все же завершить этот спор, Уилбур закончил письмо так: «Если можно сделать что-то для того, чтобы исправить положение ко взаимному удовлетворению, то мы, со своей стороны, приложим все усилия. Мы очень переживаем из-за этого … Мы не желаем ссоры с человеком, по отношению к которому должны испытывать чувство благодарности».

В течение почти трех месяцев никакой реакции со стороны Шанюта не последовало, и Уилбур написал ему снова: «У нас с братом нет привычки водить близкую дружбу со многими, но при этом мы не разбрасываемся друзьями…

> Я убежден в том, что, до тех пор пока мы не поймем, что чувствуете вы, а вы не поймете, что чувствуем мы, наша дружба будет ослабевать, вместо того чтобы укрепляться. Из-за незнания или глупости человек может задеть уязвимые места другого и причинить беспричинную боль. Мы слишком высоко ценим дружбу, которая так много значила для нас в прошедшие трудные годы, чтобы просто наблюдать, как она рушится из-за непонятных недоразумений, которые можно было бы устранить с помощью откровенного разговора».

На этот раз Шанют ответил через несколько дней. Он написал, что письмо Уилбура было лестно для него, что он плохо себя чувствовал и сейчас уплывает в Европу. «Я надеюсь, что после моего возвращения мы сможем возобновить наши прежние отношения».

За исключением одной недели в феврале зима в Дейтоне

выдалась необычайно мягкой. Епископ Райт записал в своем дневнике, что 16 февраля выпало больше 30 сантиметров снега. День 18 февраля тоже был «очень снежным». Но на следующий день началась «сильная оттепель», и он провел время за сбиванием сосулек с крыши. А с приходом первой недели марта снег сошел. Один «ясный, мягкий день» сменялся другим. В его дневнике записано: «великолепная погода», «прекрасная погода», «весенняя погода», «превосходнейшая погода» и так вплоть до апреля.

Дейтонский район Уэст-Сайд, Хоторн-стрит и участок Райтов выглядели так же, как обычно перед приходом весны. Исчезли флаги с прошлогоднего торжества в честь возвращения братьев и Кэтрин домой, ленты и японские фонарики. Все остальное было как прежде. Мастерская на 3-й Западной улице и вид из окна междугороднего трамвая по пути к «Симмс стейшн» и Хаффман-Прейри тоже не изменились.

Точно так же не изменились и сами братья Райт. Несмотря на все, что они повидали и сделали, несмотря на обрушившуюся на них громкую славу, не было никаких признаков того, что все это как-то повлияло на них или хотя бы вскружило им голову. Не было хвастовства, самодовольства, чересчур высокого мнения о себе, и это восхищало всех почти так же, как их феноменальные достижения. Один журналист написал о них: «Они все те же "ребята с нашего двора"». Кэтрин, несмотря на все ее путешествия и внимание, которое она привлекала, тоже, казалось, осталась прежней.

> «По – это интереснейшее место. Мисс Райт решительно настаивает на этом, несмотря на сухую улыбку ее брата Уилбура; и в Германии тоже можно найти очень красивые пейзажи, да, он признает и это, но если вы хотите увидеть красивую местность, то вам не нужно ехать дальше его аэродрома на „Симмс стейшн“. Красот Огайо ему более чем достаточно. И Орвилл соглашается с этим, добавляя с усмешкой, что вы не оцените этого до конца, пока не поднимитесь в воздух метров на 300».

Если у братьев и был повод для волнения или раздражения, то он был связан с судебной тяжбой против «Кертисс компани». Но они были уверены в своей правоте и пользовались поддержкой в прессе и в целом по стране. Как написала «Нью-Йорк таймс», «очень важное обстоятельство заключается в том, что, до тех пор пока Райты не добились успеха, все попытки полетов на аппаратах тяжелее воздуха заканчивались оглушительными

провалами, а когда они продемонстрировали, что полеты возможны, стало казаться, что на это способен каждый».

Утверждение, будто патенты братьев Райт замедляют прогресс аэронавтики, тоже не имело успеха. «Настойчивое требование профессора Белла уважать его права не затормозило развитие телефонной связи, – писала "Кристиан сайенс монитор". – А бесконечные тяжбы Томаса Эдисона по поводу защиты его изобретений не привели к тому, чтобы хотя бы одно из них ушло с рынка». Уилбуру и Орвиллу было известно лучше, чем кому-либо, что если есть кто-то, у кого каждый этап эволюции идеи зафиксирован на бумаге или на фотографиях, то это как раз они.

Среда 25 мая 1910 года выдалась в Дейтоне «прекрасным днем», как записал в своем дневнике епископ Райт. Это был также очень важный день для всей семьи.

Братья пригласили аэроклуб Дейтона, а также друзей, соседей и всех, кому это интересно, приехать в Хаффман-Прейри понаблюдать за полетами Орвилла. Толпа собравшихся насчитывала от двух до трех тысяч человек. Вагоны междугороднего трамвая были переполнены. Автомобили выстроились вдоль дороги у летного поля, где развернули свои киоски продавцы мороженого и сэндвичей.

Как писали позже, Орвилл летал на своей машине так, что зрители стояли, затаив дыхание. «Он только что стоял на земле и вдруг, в следующую секунду, уже таял в воздухе». Он делал «самые удивительные» восьмерки, виражи и развороты. Самым поразительным для всех было то, что он летал на невероятной высоте 830 метров. И все Райты – епископ, Уилбур, Кэтрин, Рейчлин, Лорин с женой и детьми – находились тут же и видели доказательство гениальных достижений братьев на родной земле перед родными зрителями.

За все годы совместной работы Уилбур и Орвилл ни разу не летали вместе, решив, что если что-то пойдет не так и один из них погибнет, то оставшийся в живых сможет продолжить работу. Но в этот день в Хаффман-Прейри они совершили первый полет на своей машине вдвоем. Управлял самолетом Орвилл.

Многие тогда решили, что своим поступком братья хотели сказать, что достигли всего, чего хотели, и поэтому более не видели причин откладывать на потом удовольствие и волнение от совместного полета.

Из членов семьи, проживавших в доме 7 по Хоторн-стрит, не

летал только епископ Райт. Впрочем, на тот момент еще ни один человек его возраста не поднимался в воздух. Он был с братьями с самого начала, помогал им как мог, никогда не терял веру в них и в их устремления. И сейчас этот 82-летний старик пробрался через восторженную толпу к месту старта, и Орвилл не колеблясь предложил ему лететь.

Они поднялись в воздух и целых шесть минут летали над Хаффман-Прейри на высоте 107 метров, а епископ только повторял: «Выше, Орвилл, выше!»

Эпилог

За исключением короткого тренировочного полета, который Уилбур Райт провел для германского пилота в Берлине в июне 1911 года, он больше никогда не летал – его захватил бизнес и тяжелые судебные разбирательства. «Райт компани» с самого начала требовала много времени и внимания. К тому же их патентные права постоянно нарушались, и решение этой проблемы отнимало силы у обоих братьев. «Когда мы думаем, сколького мы сумели достигнуть, если бы могли посвящать свое время экспериментам, – писал Уилбур одному из своих друзей во Франции, – нам становится грустно. Иметь дело с вещами легче, чем с людьми, и никто не может жить в полном соответствии с избранным путем».

Самым важным для обоих братьев – намного более важным, чем деньги, – было сохранение справедливого признания того факта, что именно они изобрели самолет. На кону стояла их репутация, и только это имело значение. Они очень гордились своими достижениями, что вполне понятно. В общей сложности они возбудили девять дел, три дела были заведены против них. В итоге братья выиграли все разбирательства в американских судах.

Октав Шанют, который вернулся из своей поездки в Европу только в октябре 1910 года, скончался в своем доме 23 ноября в возрасте 78 лет, так и не успев встретиться с братьями. Узнав об этом, Уилбур отправился на поезде в Чикаго, чтобы присутствовать на похоронах, и позднее опубликовал в журнале «Аэронавтикс» длинный некролог, который не оставлял никаких сомнений в том, что он чувствовал:

> «Его работы были абсолютно понятны с точки зрения научного объяснения природы проблемы полета огромному числу людей, которым в противном случае, вероятно, не удалось бы получить нужные данные… В терпении и добросердечности ему не было равных. Мало кто еще пользовался таким всеобщим уважением и любовью».

В 1911 году Уилбур провел в Европе полгода, занимаясь делами бизнеса и решением юридических проблем. В остальное время он постоянно ездил то в Нью-Йорк, то в Вашингтон или должен был присутствовать на заседаниях совета директоров компании в Дейтоне. Такая нагрузка начала сказываться на нем. По словам Орвилла, «он приходил домой белым».

Тем временем семейство решило построить на окраине городка Оаквуд, прилегающего к Дейтону с юго-востока, новый, более роскошный дом, напоминающий усадьбы старого Юга. За проектирование и работу с архитектором отвечали Орвилл и Кэтрин. Интерес, проявленный к проекту Уилбуром, выразился в пожелании иметь собственную комнату и ванную.

В первую неделю мая 1912 года полностью вымотанный Уилбур почувствовал себя плохо. Высокая температура не спадала день за днем. Оказалось, что он заболел брюшным тифом. Полностью сознавая свое положение, он послал за адвокатом и продиктовал ему завещание.

У его кровати постоянно присутствовал кто-нибудь из членов семьи. «Уилбуру не становится лучше», – записал епископ Райт 18 мая. Уилбур «уходит», написал он 28 мая.

Уилбур Райт скончался в своей комнате в доме 7 по Хоторн-стрит в 3.15 утра в четверг, 30 мая 1912 года. Ему было 45 лет.

> «Короткая насыщенная жизнь [написал епископ]. Мощный интеллект, хладнокровие, огромная уверенность в своих силах, скромность, вера в свою правоту. Так он жил и так умер».

Непрерывным потоком пошли телефонные звонки и телеграммы с соболезнованиями от друзей и соседей, со всех концов света. К полудню пришла уже 1000 телеграмм. В прессе публиковались некрологи. Согласно одной дейтонской газете, цветами, доставленными к дому, можно было бы целиком заполнить железнодорожный вагон.

Семья хотела провести похороны без присутствия посторонних, но в Первой пресвитерианской церкви состоялось публичное прощание с телом Уилбура. Во время церемонии мимо гроба прошли около 25 000 человек. После короткой службы его похоронили в семейном склепе на кладбище Вудленд.

> «Уилбур умер и похоронен! [написал епископ]. Мы все убиты. То, что он ушел, кажется невероятным. Вероятно, сильнее других его потерю ощущают Орвилл и Кэтрин. Они мало разговаривают».

Следующие пять лет епископ Райт жил с Орвиллом и Кэтрин. Несмотря на то что он больше не ездил по церковным делам, епископ по-прежнему сохранял активность, и его деятельность, как и деятельности Орвилла и Кэтрин, была очень разнообразна.

Он также получал удовольствие от долгих поездок на новом автомобиле, за рулем которого сидел Орвилл. Весной 1914 года, после 42 лет жизни в доме 7 по Хоторн-стрит, семья переехала в только что законченный особняк с колоннами в Оаквуде, который они с гордостью назвали «Хоторн-Хилл». В 1916 году они провели все лето в Канаде на озере Онтарио в арендованном доме на острове в заливе Джорджиан-Бей. Там им так понравилось, что Орвилл просто купил остров, чтобы жить там летом.

Епископ продолжал читать, писать статьи по религиозной тематике и наслаждаться утренними прогулками. В одну из октябрьских суббот он вместе с Кэтрин и Орвиллом принял участие в марше суфражисток в Дейтоне. Насколько епископ мог судить, он был самым старым мужчиной среди участников марша.

Епископ Милтон Райт скончался 3 апреля 1917 года в возрасте 88 лет.

Кэтрин, которая так и не вернулась к преподавательской работе, посвящала большую часть времени Оберлинскому колледжу, а также суфражистскому движению. Кроме того, она активно помогала Орвиллу. В 1913 году она сопровождала его в очередной деловой поездке по Европе – в Лондон, Берлин и Париж.

Они жили привычной жизнью в «Хоторн-Хилл» вместе с верной Кэрри Грумбах, наслаждаясь обществом друг друга, до 1926 года. В тот год Кэтрин, которой было уже 52 года, объявила, что выходит замуж за своего однокашника по Оберлину Генри Хэскелла, вдовца и журналиста из газеты «Канзас-Сити стар». Как коллеги – члены совета Оберлинского колледжа – они были знакомы довольно давно, и, хотя Орвилл знал Хэскелла и считал его другом семьи, он был взбешен. Когда Кэтрин настояла на замужестве, Орвилл отказался не только ехать на свадебную церемонию в Оберлин, но даже разговаривать с сестрой, так как чувствовал себя преданным.

Из всех «особенностей личности» Орвилла эта была самой неприемлемой, достойной сожаления и самой болезненной для Кэтрин. Она переехала в Канзас-Сити. Когда через два года до Орвилла дошла весть о том, что сестра умирает от пневмонии, он отказался приехать к ней. Лишь в самую последнюю минуту он передумал и едва успел застать ее живой.

Кэтрин умерла 3 марта 1929 года. Ее перевезли в Дейтон и похоронили рядом с отцом, матерью и Уилбуром на кладбище Вудленд.

Если Уилбур фактически прекратил летать после их с братом совместного полета в Хаффман-Прейри в мае 1910 года, то Орвилл еще семь лет продолжал пилотировать самолеты их конструкции. В сентябре 1910 года он пролетел над Дейтоном так, как не летал до сих пор никто. Через несколько недель, пилотируя новую модель самолета Райтов «Бэби Гранд», он развил скорость 128,7 километра в час. С годами он начал экспериментировать с новым гидропланом Райтов, затем вернулся в Китти Хок, где занялся экспериментами с планерами, в ходе которых установил новый рекорд пребывания в воздухе (почти 10 минут), продержавшийся десять лет. В 1913 году в течение двух месяцев он совершил почти 100 полетов и попробовал летать на одномоторном самолете. В 1914 году Орвилл едва избежал гибели, когда его гидроплан упал в реку Майами.

Он надеялся летать всю жизнь, но был вынужден распрощаться с полетами в 1918 году в возрасте 46 лет из-за непроходящих болей и ограниченной подвижности суставов – последствий катастрофы в Форт-Майере, со времени которой прошло почти десять лет. В 1918 году он продал «Райт компани» и основал собственную компанию «Аэронавтическая лаборатория Райта», которая разместилась в одноэтажном кирпичном строении в центре города. Он собирался сосредоточиться на научных исследованиях.

Братья Райт располагали значительными финансовыми средствами, полученными в качестве вознаграждения за их достижения, но их нельзя было назвать чрезмерными, хотя именно так думали многие. В своем завещании Уилбур оставил по 50 000 долларов братьям Рейчлину и Лорину, а также сестре Кэтрин. Оставшаяся часть его состояния (оно оценивалось в 126 000 долларов) отошла Орвиллу. Последний преуспел значительно больше благодаря «Райт компани» и ее последующей продаже. На момент смерти Орвилла его совокупное состояние оценивалось в 1 067 105 долларов, что на сегодня составляет 10 300 000 долларов. Это было много, но не шло ни в какое сравнение с богатством мультимиллионеров той эпохи.

Орвилл всегда говорил, что если бы для него и Уилбура главной целью были деньги, то они занялись бы таким делом, в котором шансы заработать были выше. Он считал, что его можно называть состоятельным, но не богатым, и любил повторять слова брата: «У человека должно быть столько денег, чтобы он не был

обузой для других».

После смерти Уилбура Орвиллу пришлось в одиночку нести расходы на бесконечные и нудные судебные тяжбы. Но это было не единственной проблемой. Его возмутила попытка главы Смитсоновского института Чарльза Уолкотта, поддержанного Гленном Кертиссом, спасти репутацию Сэмюела Лэнгли и тем самым дискредитировать Райтов.

С целью доказать, будто причиной провала Лэнгли была неудачная конструкция пускового устройства, а не самой машины, «аэродром» был снят с хранения для повторных испытаний. Но при этом никто не раскрыл информацию о том, что под руководством Кертисса была проведена глубокая модификация «аэродрома», поэтому во время испытаний в 1914 году он показал значительно лучшие результаты, и Смитсоновский институт опубликовал заявление, в котором говорилось: «Профессор Сэмюел Лэнгли фактически сконструировал и построил первую пилотируемую летающую машину, способную провести длительный полет».

Уолкотт распорядился, чтобы перед тем, как вернуть «аэродром» в Смитсоновский институт, где его собирались сделать частью экспозиции, ему вернули его первоначальный вид, тот, что был в 1903 году.

Гнев Орвилла, узнавшего о произошедшем, был страшен, но вполне оправдан. Ранее, когда он и Уилбур предлагали Смитсоновскому институту свой «Флайер» постройки 1903 года, Уолкотт отказал им. В 1928 году Орвилл отправил этот самолет в Англию, предоставив его на время лондонскому Музею науки. Только тогда Попечительский совет Смитсоновского института, наконец, принял резолюцию о том, что «первенство в совершении успешного полета на приводимой в движение с помощью двигателя машине тяжелее воздуха с человеком на борту принадлежит Райтам». Но пройдет еще 20 лет, прежде чем пресловутый «Флайер» будет возвращен из Лондона и выставлен в качестве экспоната в Смитсоновском музее. К тому времени Орвилла уже не будет в живых.

Вызывали его огорчение и истории о других людях, якобы совершивших управляемые полеты раньше братьев Райт. Особенную досаду вызвала мистификация американца немецкого происхождения Густава Уайтхеда, который, по его словам, совершал полеты на аппарате собственной разработки в Коннектикуте в 1901 и 1902 годах. История не подтверждалась свидетельствами и была абсолютно лживой, но продолжала привлекать к себе внимание в течение многих лет, пока Орвилл не решил, что должен вмешаться лично и разоблачить

обманщика. В статье «Мифический полет Уайтхеда», опубликованной в журнале «Ю. С. эйр сервисес» в 1945 году, он разъяснил, что Уайтхед – обычный авантюрист и лжец. Удивительно, но эта история по-прежнему привлекает внимание, несмотря на то что никаких доказательств в пользу Уайтхеда не существует.

Прогресс в авиации развивался намного быстрее, чем могли себе представить Орвилл или любой другой человек его поколения. С началом Первой мировой войны авиация превратилась в вид вооружений, невиданный в истории человечества.

В 1927 году юный Чарльз Линдберг перелетел через Атлантику и приземлился в Париже. Это было достижение, о котором Райты не могли даже мечтать. Вернувшись в Америку, Линдберг специально приехал в Дейтон и посетил Орвилла в «Хоторн-Хилл», чтобы засвидетельствовать ему свое почтение. Это событие вызвало в Дейтоне ажиотаж, сравнимый разве что с триумфальным возвращением братьев из Европы 18 лет назад.

Орвилл дожил до Второй мировой войны, во время которой гигантские бомбардировщики сеяли смерть и разрушения. В нескольких данных им интервью он говорил и от своего имени, и от имени Уилбура:

> «Мы смели надеяться, что изобрели что-то, что принесет на землю устойчивый мир. Но мы ошибались… Нет, я не жалею о своем участии в изобретении самолета, хотя никто не потрясен разрушениями, которые несет применение авиации, больше, чем я. Я думаю об авиации почти так же, как об огне. Конечно, я сожалею об огромных разрушениях, которые он несет, но я все же думаю о том, что тот, кто научился пользоваться огнем, принес человечеству пользу и что мы применяем его в самых разных целях».

Со временем Орвилл стал все чаще избегать общества, но чувствовал себя обязанным участвовать в многочисленных мероприятиях, проводившихся в его честь, делая это в значительной степени из уважения к памяти Уилбура. Он получил почетные докторские степени в Гарварде, Университете Цинциннати, Мичиганском университете и в Оберлинском колледже. В 1919 году он также получил степень почетного магистра Йеля – университета, куда 40 лет назад хотел поступить

Уилбур.

Орвилл присутствовал на открытии Библиотеки Райтов в парке имени Кэтрин Райт в Оаквуде и дал согласие на перенос велосипедной мастерской Райтов и дома 7 по Хоторн-стрит из Дейтона в музей под открытым небом, который Генри Форд открыл в Гринфил-Виллидж в городе Дирборн, штат Мичиган. Орвилл присутствовал на официальном открытии экспозиции, которое состоялось в тот день, когда Уилбуру исполнился бы 71 год.

Из многочисленных памятников Райтам первым стал памятник Уилбуру, открытый в 1920 году в Ле-Мане. Самый большой – Национальный мемориал братьев Райт на Килл-Девил-Хиллз в Китти Хок – был открыт в 1932 году в присутствии Орвилла. В Хаффман-Прейри на Холме братьев Райт был построен мемориал Уилбура и Орвилла Райтов, а в 1945 году был спущен на воду американский авианосец «Райт».

Орвилл остался жить в «Хоторн-Хилл», за ним ухаживала Кэрри Грумбах. Он пережил Уилбура на 36 лет и дожил до рождения реактивной авиации, появления ракет и преодоления самолетом звукового барьера в 1947 году.

Он скончался от инфаркта в возрасте 77 лет в дейтонской больнице Майами-Вэлли-Хоспитал в половине одиннадцатого вечера 30 января 1948 года и был похоронен на кладбище Вудленд рядом с матерью, отцом, Уилбуром и Кэтрин.

Орвилл до конца оставался истинным джентльменом, «вежливым до неприличия», как сказал кто-то, всегда одетым с иголочки, в начищенных до блеска ботинках. Он также был известен тем, что гонял на автомобиле с такой скоростью, что полицейские Оаквуда ждали с зажмуренными глазами, пока он доедет до своей лаборатории в центре города.

---

20 июля 1969 года Нил Армстронг, еще один американец, выросший в Западном Огайо, ступил на лунную поверхность. При себе он имел маленький кусочек парусины с крыла «Флайера» 1903 года, взятый в память о братьях Райт.

Благодарности

В первую очередь я хотел бы выразить огромную благодарность несравненной Библиотеке Конгресса и ее персоналу. Большую часть огромного массива материалов Уилбура и Орвилла Райтов – их письма, дневники, журналы записи технических данных, документы, подготовленные ими предложения, а также великое множество приватных семейных бумаг – я нашел именно там.

Мало какое собрание предоставляет материалы такой степени охвата, в таких объемах и настолько исчерпывающие. В наше время, когда, к сожалению, мало кто пишет письма или ведет дневники, документы братьев Райт представляют собой поразительный памятник того времени и занимают особое место в истории. Почти никогда и никто из семьи Райт – ни отец, ни сыновья, ни дочь – не фиксировали на бумаге что-то маловажное или бессмысленное. А то, что они говорили друг другу и только друг другу, имеет огромную важность. В коллекции Библиотеки больше 1000 писем этой семьи. Кроме того, там хранятся большие альбомы газетных вырезок – настоящая сокровищница информации.

Среди персонала Библиотеки особую благодарность я выражаю моему старому другу Джеффу Флэннери, главе отдела рукописей; старшему архивисту Лоре Келлс; историку из отдела научных рукописей и специалисту по братьям Райт Лену Бруно, а также Майклу Кляйну. Наблюдать и слушать, как Лора Келлс разъясняет содержание технических дневников и журналов записи данных, которые вели братья, особенно тех, что датируются самыми важными неделями, проведенными ими в Китти Хок, – это волнующий опыт.

Как и все, кто изучал жизнь и деятельность Райтов, я многим обязан основополагающей работе Марвина Макфарланда из Библиотеки Конгресса, который редактировал двухтомник «Бумаги Уилбура и Орвилла Райтов, 1899–1948» (The Papers of Wilbur and Orville Wright, 1899–1948), впервые опубликованный в 1953 году. Даже примечания Макфарланда имеют огромную ценность.

Майк Хилл, с которым я работаю уже много лет, оказал мне огромную помощь своими экспертными исследованиями и особенно изысканиями в собрании Библиотеки. Кроме того, он составил мне компанию в путешествиях по всем местам, упоминающимся в рассказе о Райтах, – от Дейтона и Китти Хок до сыгравших важнейшую роль в их жизни французских аэродромов

в Ле-Мане и По. Если и бывают более квалифицированные и доброжелательные исследователи, чем Майк, то я их не знаю. Я еще раз благодарю его от всего сердца и считаю работу с ним большим везением.

Мелисса Маркетти не только печатала и неоднократно перепечатывала черновики каждой главы, но и блестяще выполняла самые разнообразные исследовательские задачи, составляла библиографию и работала с Майком Хиллом над примечаниями.

Бетси Бадди, живущая в Париже, помогла провести ценные изыскания в этом городе и выполнила перевод огромного массива материалов. Я бесконечно благодарен ей за вклад в подготовку этой книги.

Моя дочь Дори Лоусон сделала так много для того, чтобы этот проект состоялся, что заслуживает медали.

Для всех тех, кто стремится осознать величие достижений братьев Райт и их вклад в историю, огромное значение имеет Смитсоновский институт. Там, в Национальном музее воздухоплавания и астронавтики, под потолком подвешен оригинальный «Флайер» постройки 1903 года. Там же хранятся важнейшие документы, имеющие непосредственное отношение к этой истории.

На первых этапах моей работы огромную помощь мне оказал Том Крауч, старший куратор по аэронавтике в Национальном музее воздухоплавания и астронавтики и автор блестящей книги «Сыновья епископа: Жизнь Уилбура и Орвилла Райтов» (The Bishop's Boys: A Life of Wilbur and Orville Wright). Я очень благодарен ему за его рассказ о братьях и устроенную для меня и Майка Хилла экскурсию в филиал Смитсоновского института Удвар-Хэйзи в аэропорту Даллес, где выставлены машины Райтов.

Я благодарю также Питера Джекеба – еще одного эксперта по жизни и работе братьев Райт из Смитсоновского института и соавтора Рика Янга по великолепной антологии «Сочинения Уилбура и Орвилла Райтов» (The Writings of Wilbur and Orville Wright) за его ценные наблюдения и замечания.

Обширная коллекция фотографий Университета Райтов в Дейтоне имеет исключительную ценность, потому что в ней можно найти множество свидетельств частной жизни братьев и сотен их экспериментов. Причем большую часть этих фотографий они сделали лично. Время, проведенное в работе с коллекцией в обществе очень знающей архивистки Доун Дьюи и ее помощника Джона Армстронга, было исключительно полезным и к тому же приятным. Кроме того, я благодарю Доун Дьюи за работу по изданию книги епископа Райта «Дневники, 1857–1917» (Diaries,

1857–1917). Она не только стала для меня важным источником информации, но и доставила истинное удовольствие как читателю.

Я благодарю Дина Александера, суперинтенданта Национального парка авиационного наследия в Дейтоне, настоящей сокровищницы реликвий, связанных с Райтами, а также Эда Роача, главного историка парка, который первым показал мне и Майку Хиллу Дейтон и Хаффман-Прейри и оказал большую помощь впоследствии, с готовностью отвечая на все наши вопросы.

Я очень высоко ценю помощь Алекса Хекмэна и Мэри Оливер из Исторического парка Кариллон в Дейтоне, а также Нэнси Хорлахер, специалиста по истории края из Дейтонской библиотеки.

Огромную ценность имеют для меня воспоминания двух потомков семьи Райт, Аманды Райт Лэйн и ее брата Стивена Райта, а также сделанные ими замечания. Их дружба стала для меня наградой за эту работу.

Очень многие жители Китти Хок уделили мне свое время и оказали большую помощь. Хочу особенно поблагодарить Билла Харриса, который поделился со мной знаниями о Внешних отмелях, какими они были в начале XX века. Также благодарю куратора Исторического центра Внешних отмелей в Мантео Каэли Шурр, помощника куратора Сару Даунинг, архивиста Таму Криф, Джоша Боулса и Даррелла Коллинза из Национального мемориала братьев Райт на Килл-Девил-Хиллз. Билл Харрис и Сара Даунинг любезно согласились прочитать главы книги, в которых рассказывается о событиях в Китти Хоук, и сделали ряд ценных предложений и замечаний перед публикацией.

Я благодарен также Джону Такеру и персоналу гостиницы «Фест колони инн» в Нэгс-Хед за дружбу и гостеприимство.

В Вирджинии Пол Гленшоу и Леа Рубалькаба любезно устроили мне однодневный тур по Форт-Майеру и ответили на все вопросы о сенсационных полетах Орвилла и ужасной катастрофе.

Хотелось бы также поблагодарить Патрисию Мурадян, Кристиана Оверленда, Марка Грейтера, Терри Гувера, Мэттью Андерсона и Линду Сколарус из Музея Форда в Дирборне (Мичиган), благодаря которым оба моих визита были не только очень полезными, но и приятными. Дом 7 по Хоторн-стрит вместе со всей оригинальной меблировкой, а также велосипедная мастерская братьев Райт пребывают в целости и сохранности, и это позволяет каждому посетителю погрузиться в их мир и понять их образ жизни.

Марк Денуэ, настоящий знаток всего, что касается пребывания и деятельности Уилбура Райта в Ле-Мане, и его не менее компетентный коллега из По Поль Мира провели для меня великолепные экскурсии. Я также высоко ценю предоставившуюся мне возможность побеседовать со старейшиной знаменитого семейства Болле из Ле-Мана, Жераром Болле. Благодарю Франсуа Пикера за экскурсию по знаменитому Автомобильному музею в Ле-Мане. Отдельное спасибо капитану Николь Саммельс из компании «Нетджетс».

Я благодарен библиотеке округа Медина и библиотеке Исторического общества округа Медина в Огайо, а также публичной библиотеке Кэмдена и Музею транспорта в Оулз-Хед в штате Мэн, Джуди Шифф из библиотеки Стерлинга при Йельском университете, Мелиссе Кронин и Майлзу Барджеру из Управления национальных парков США.

Я приветствую моего старого друга и литературного агента Морта Дженклоу и в который уже раз благодарю его за ценные советы и поддержку, которые помогали мне держать «батареи заряженными».

Майклу Корде – автору, издателю, бывшему пилоту британских Королевских ВВС и моему давнему другу я признателен за постоянный интерес к моей работе, советы и поддержку. Сотрудники издательства Simon & Schuster – Каролин Рейди, Джонатан Кэрп, Джулия Проссер, Джоанна Ли и мой многоопытный редактор Боб Бендер, – надеюсь, вы знаете, как высоко я ценю вашу роль и какое удовольствие получаю, работая с вами.

Я искренне благодарю Уэнделла Майнора за великолепный дизайн суперобложки и Эми Хилл за дизайн книги. Они оба – мастера своего дела, и работа с ними над этой и другими моими книгами для меня привилегия.

Я благодарю корректора Фреда Чейза за вдумчивое чтение и сделанные замечания, а Лизу Хили и Криса Карруса – за прекрасный предметный указатель.

Благодарю также Боба и Хэппи Дoранов, Боба и Диате Айзендратов, Адама ван Дорена, Джеффа Данна, Майка Бадди, Кенни Янга, моего брата Джорджа Маккаллоу, особенно мою дочь Мелиссу Макдональд, сыновей Дэвида, Уильяма и Джеффри Маккаллоу и зятя Тима Лоусона за интерес, проявленный к моей работе над книгой. Каждый из них прочитал рукопись и высказал свои комментарии и замечания.

Нельзя забыть и Тома Фуррьера, мастера по пишущим машинкам, который постоянно поддерживал мой «ройял» в первоклассном состоянии.

Но самой полезной, незаменимой, вдохновляющей и заслуживающей глубочайшей благодарности остается мой главный редактор и моя путеводная звезда – моя жена Розали.

Библиография

Рукописи и архивные источники

Collections of the Dayton Aviation Heritage National Historical Park, Dayton, Ohio.

Local History Division, Dayton Metropolitan Library, Dayton, Ohio.

Benson Ford Research Library, Henry Ford Museum, Greenfield Village, Dearborn, Michigan.

Fred C. Kelly Papers, Special Collections Research Center, Syracuse University Libraries, Syracuse, New York.

Byron Newton Papers, Oberlin College, Oberlin, Ohio.

Outer Banks Historical Center, Manteo, North Carolina.

Wright Family Papers, Special Collections and Archives Department, Wright State University, Dayton, Ohio.

Milton Wright Collection, United Brethren Historical Center, Huntington University, Huntington, Indiana.

Papers of Wilbur and Orville Wright, including family correspondence of Bishop Milton and Katharine Wright, Library of Congress (LOC), Washington, DC.

Книги

Barfield, Rodney. *Seasoned by Salt: A Historical Album of the Outer Banks.* Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1995.

Bernstein, Mark. *Grand Eccentrics, Turning the Century: Dayton and the Invention of America.* Wilmington, OH: Orange Frazer Press, 1996.

–. *Wright Brothers' Home Days Celebration 1909: Dayton Salutes Wilbur, Orville, and Itself.* Dayton, Ohio: Carillon Historical Park, 2003.

Chant, Christopher. *A Century of Triumph: The History of Aviation.* New York: Free Press, 2002.

Combs, Harry, and Martin Caidin. *Kill Devil Hill: Discovering the Secrets of the Wright Brothers.* Boston: Houghton Mifflin, 1979.

Cox, James Middleton. *Journey Through My Years.* Macon, GA: Mercer University Press, 2004.

Crouch, Tom D. *The Bishop's Boys: A Life of Wilbur and Orville Wright.* New York: W. W. Norton, 1989.

–. *A Dream of Wings: Americans and the Airplane, 1825–1905.* New York: W. W. Norton, 2002.

–. *Wings: A History of Aviation from Kites to the Space Age.* Washington, DC: Smithsonian Institution, 2003.

Dalton, Curt. *Dayton.* Charleston, SC: Arcadia, 2006.

–. *With Malice Toward All: The Lethal Life of Dr. Oliver C. Haugh*. Dayton, OH: Create Space, 2013.

DeBlieu, Jan. *Wind: How the Flow of Air Has Shaped Life, Myth, and*

the Land. Berkeley, CA, Counterpoint, 1998.

Deines, Ann, ed. *Wilbur and Orville Wright: A Handbook of Facts.* Fort Washington, PA: Eastern National, 2001.

Downing, Sarah. *Hidden History of the Outer Banks.* Charleston, SC: History Press, 2013.

Drury, Augustus. *History of the City of Dayton and Montgomery County, Ohio.* Vol. I. Dayton, OH: S. J. Clarke, 1909.

DuFour, H. R. *Charles D. Taylor: 1868–1956: The Wright Brothers Mechanician.* Dayton, OH: Prime Digital Printing, 1997.

Felleman, Hazel, ed. *The Best Loved Poems of the American People.* New York: Doubleday, 1936.

Fiske-Bates, Charlotte, ed. *Cambridge Book of Poetry and Song.* New York: Thomas Y. Crowell, 1882.

Gibbs-Smith, Charles Harvard. *Aviation: An Historical Survey from Its Origins to the End of the Second World War*. London: Her Majesty's Stationery Office, 1970.

–. *The Rebirth of European Aviation.* London: Her Majesty's Stationery Office, 1974.

–. *The Wright Brothers: A Brief Account of Their Work, 1899–1911*. London: Her Majesty's Stationery Office, 1963.

Hansen, James R. *First Man: The Life of Neil A. Armstrong.* New York: Simon & Schuster, 2012.

Heppenheimer, T. A. *First Flight: The Wright Brothers and the Invention of the Airplane.* Hoboken, NJ: Wiley, 2003.

Herlihy, David V. *Bicycle: The History*. New Haven: Yale University Press, 2004.

History of Medina County of Ohio. Chicago: Baskin & Battey, 1881.

Honious, Ann. *What Dreams We Have: The Wright Brothers and Their Hometown of Dayton, Ohio.* Fort Washington, PA: Eastern National, 2003.

Howard, Fred. *Wilbur and Orville: A Biography of the Wright Brothers*. New York: Alfred A. Knopf, 1987.

Howells, William Dean. *Stories of Ohio*. New York: American Book Company, 1897.

Hughes, Thomas P. *American Genesis: A Century of Invention and Technological Enthusiasm, 1870–1970.* Chicago: University of Chicago Press, 2004.

Ingersoll, Robert G. *The Works of Robert G. Ingersoll*. Vol. 1. New York: Dresden Publishing Company, 1901.

Jakab, Peter L. *Visions of a Flying Machine: The Wright Brothers and the Process of Invention.* Washington, DC: Smithsonian Books, 1990.

Jakab, Peter L., and Rick Young, eds. *The Published Writings of Wilbur and Orville Wright*. Washington, DC: Smithsonian Books, 2000.

Keefer, Kathryn. *The Wright Cycle Shop Historical Report*. Benson

Ford Research Library, Henry Ford Museum, Greenfield Village, Dearborn, MI: Henry Ford Library, Summer 2004.

Keenan, Jack. *The Uncertain Trolley: A History of the Dayton, Springfield and Urbana Electric Railway*. Fletcher, OH: Cam-Tech Publishing, 1992.

Kelly, Fred C. *The Wright Brothers: A Biography*. New York: Dover, 1989.

–, ed. *How We Invented the Airplane: An Illustrated History by Orville Wright.* New York: Dover, 1953.

–, ed. *Miracle at Kitty Hawk: The Letters of Wilbur and Orville Wright.* New York: Da Capo, 2002.

Kinnane, Adrian. "The Crucible of Flight." Diss., Wright State University, 1982.

Lilienthal, Otto. *The Problem of Flying.* Washington, DC: U. S. Government Printing Office, 1894.

Loening, Grover. *Our Wings Grow Faster.* Garden City, NY: Doubleday, Doran, 1935.

Mackersey, Ian. *The Wright Brothers: The Remarkable Story of the Aviation Pioneers Who Changed the World.* London: Time Warner, 2003.

Marey, Etienne Jules. *Animal Mechanism: A Treatise on Terrestrial and Aerial Locomotion.* New York: D. Appleton, 1874.

Maurer, Richard. *The Wright Sister: Katharine Wright and Her Famous Brothers.* Brookfield, CT: Roaring Brook Press, 2003.

McFarland, Marvin W., ed. *The Papers of Wilbur and Orville Wright: Including the Chanute-Wright Letters and Other Papers of Octave Chanute*. Vol. 1, 1899–1905, and Vol. 2, 1906–1948. New York: McGraw-Hill, 1953.

McMahon, Robert. *The Wright Brothers: Fathers of Flight*. Boston: Little, Brown, 1930.

Miller, Ivonette Wright, ed. *Wright Reminiscences.* Wright-Patterson Air Force Base, OH: U. S. Air Force Museum, 1978.

Moolman, Valerie. *The Road to Kitty Hawk.* Alexandria, VA: Time-Life Books, 1980.

The Ohio Guide. Columbus, OH: Ohio State Archaeological and Historical Society, 1940.

Parramore, Thomas C. *Triumph at Kitty Hawk: The Wright Brothers and Powered Flight.* Raleigh: North Carolina Division of Archives and History, 1993.

Pettigrew, J. Bell. *Animal Locomotion; or Walking, Swimming, and Flying, with a Dissertation on Aeronautics.* London: Henry S. King, 1874.

Peyrey, Franɜois. *Premiers Les Hommes-Oiseaux*. Paris: H. Guiton, 1908.

Renstrom, Arthur George. *Wilbur and Orville Wright: A Re-Issue of a Chronology Commemorating the Hundredth Anniversary of the Birth of*

Orville Wright, August 19, 1871. Washington, DC: NASA, 2003.

Roach, Edward J. *The Wright Company: From Invention to Industry*. Athens: Ohio University Press, 2014.

Root, A. I. *An Eyewitness Account of Early American Beekeeping: The Autobiography of A. I. Root.* Medina, OH: A. I. Root Company, 1984.

Roseberry, C. R. *Glenn Curtiss: Pioneer of Flight.* Syracuse: Syracuse University Press, 1991.

Selections from the Writings of the Wright Brothers. Privately printed for the Orville Wright Dinner, 1918.

Short, Simine. *Locomotive to Aeromotive: Octave Chanute and the Transportation Revolution.* Urbana: University of Illinois Press, 2011.

Sproul, Anna. *The Wright Brothers: The Birth of Modern Aviation.* Woodbridge, CT: Blackbirch Press, 1999.

Stick, David. *An Outer Banks Reader*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1998.

–. *The Outer Banks of North Carolina, 1594–1958*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1958.

Sweetman, John. *Cavalry of the Clouds: Air War Over Europe, 1914–1918.* Gloucestershire, UK: History Press, 2010.

Tise, Larry E. *Conquering the Sky: The Secret Flights of the Wright Brothers at Kitty Hawk.* New York: Palgrave Macmillan, 2009.

–. *Hidden Images: Discovering Details in the Wright Brothers Kitty Hawk Photographs.* Charleston, SC: History Press, 2005.

Tobin, James. *To Conquer the Air: The Wright Brothers and the Great Race for Flight*. New York: Free Press, 2003.

Walsh, John Evangelist. *One Day at Kitty Hawk: The Untold Story of the Wright Brothers and the Airplane.* New York: Thomas Y. Crowell, 1975.

Wells, H. G. *The War in the Air*. New York: Penguin, 2007.

Wharton, Edith. *Letters of Edith Wharton*. Edited by R. W. B. Lewis and Nancy Lewis. New York: Charles Scribner's Sons, 1988.

Wohl, Robert. *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908–1918*. New Haven: Yale University Press, 1994.

Wolfram, Walt, and Natalie Schilling-Estes. *Hoi Toide on the Outer Banks: The Story of the Ocracoke Brogue.* Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1997.

Wright, Milton. *Diaries, 1857–1917*. Dayton, OH: Wright State University Libraries, 1999.

Статьи

Buist, H. Massac. "The Human Side of Flying." *Flight Magazine,* March 6, 1909, and March 13, 1909.

Coles, Thomas R. "The Wright Boys as a Schoolmate Knew Them." *Out West Magazine*, January 1910.

Delagrange, Lйon. "Impressions sur L'Айroplane Wright,"

L'Illustration, August 15, 1908.

Grimes, E. B. "Man May Now Fly at Will." *Technical World Magazine,* Vol. 5, June 1906.

Kelly, Fred C. "Orville Wright Takes Look Back on 40 Years Since First Flight; Despite Air War, Has No Regrets." *St. Louis Post-Dispatch*, November 7, 1943.

"Leonardo da Vinci as Aviation Engineer." *Scientific American Monthly,* April 1921.

Meader, J. R. "Miss Katharine Wright." *Human Life,* June 1909.

Mouillard, Louis Pierre. "The Empire of the Air: An Ornithological Essay on the Flight of Birds," extracted and translated from *L'Empire de l'Air: Essai d'Ornithologie appliquee a l'Aviation*. G. Masson: Paris, 1881.

Newcomb, Simon. "Is the Airship Coming?" *McClure's Magazine*, September 17, 1901.

Prendergast, James. "The Bicycle for Women." *American Journal of Obstetrics and Diseases of Women and Children,* August 1, 1896.

Root, A. I. "Our Homes." *Gleanings in Bee Culture*, September 1, 1904, and January 1, 1905.

Ruhl, Arthur. "History at Kill Devil Hill." *Collier's Weekly*, May 30, 1908.

–. "Up in the Air with Orville." *Collier's Weekly,* July 2, 1910.

Saunders, William O. "Then We Quit Laughing: Interview with John T. Daniels." *Collier's Weekly,* September 17, 1927.

Stimson, Dr. Richard. "Paul Laurence Dunbar: The Wright Brothers' Friend." *The Wright Stories,* www.wrightstories.com.

Taylor, Charles E., as told to Robert S. Ball. "My Story of the Wright Brothers." *Collier's Weekly*, December 25, 1948.

Tobin, James. "The First Witness: Amos Root at Huffman Prairie." Presentation at Ann Arbor, Michigan, September 28, 2001.

Vernon. "The Flying Man." *McClure's Magazine,* Vol. 3, 1894.

Weiller, M. Lazare. "De Montgolfier a Wilbur Wright," from a report of the 52nd meeting of La Societe Archeologique le Vieux Papier. December 22, 1908.

Wright, Orville, as told to Leslie Quick. "How I Learned to Fly." *Boys' Life,* September 1914.

Wright, Orville, and Wilbur Wright. "Tribute to Our Mother." *West Side News*, July 3, 1889.

–. "The Wright Brothers' Aeroplane." *Century Magazine*, No. 5, September 1908.

Wright, Wilbur. "Experiments and Observations in Soaring Flight." Presented before the Western Society of Engineers, June 24, 1903, *Journal of the Western Society of Engineers,* August 1903.

–. "Remarks given by Wilbur Wright." Twenty-fourth Annual Banquet of the Ohio Society of New York, January 10, 1910, *Reports of*

Proceedings, 1910, New York: Ohio Society of New York, 1910.

Газеты и журналы

Aero Club of America Bulletin
Aero Club of America News
Aeronautical Journal
Aeronautics
L'Aŭrophile
Albuquerque Journal-Democrat
Atlanta Constitution
L'Auto
The Auto: The Motorist's Pictorial
Autocar
Automotor Journal
Chicago Chronicle
Chicago Daily News
Chicago Examiner
Chicago Inter-Ocean
Chicago Tribune
Christian Science Monitor
Cincinnati Enquirer
Cleveland *Plain Dealer*
Collier's Weekly
Dayton Daily News
Dayton Evening News
Dayton Herald
Dayton Journal
Dayton Press
Echo de Paris
Evening Item
Flight Magazine
Flyer
Gleanings in Bee Culture
Harper's Weekly
L'Illustration
London *Daily Mail*
London *Daily Mirror*
London *Times*
Le Matin
Medina County Gazette
Milwaukee Journal
Motor Car Journal
New York Evening Sun
New York Evening Telegram
New York Journal

New York Sun
New York Times
New York World
Paris Daily Mail
Paris Herald
Le Petit Journal
Philadelphia Inquirer
San Francisco Chronicle
Scientific American
St. Louis Post-Dispatch
U. S. Air Services
La Vie Au Grand Air
Waco, Texas, *Times-Herald*
Washington Evening Star
Washington Herald
Washington Post
Washington Times
West Side News
World Magazine

Иллюстрации

Луи-Пьер Муйар, «Воздушное царство».

С разрешения архива Государственного университета Райтов.

Отдел эстампов и фотографий, Библиотека Конгресса США.

Отдел картографии, Библиотека Конгресса США.

С разрешения Курта Далтона, Дейтон, Огайо.

Бумаги Уилбура и Орвилла Райтов, Библиотека Конгресса США.

Из архива NCR, Дейтон, Огайо.

С разрешения Ника Энглера, Wright Brothers Aeroplane Company.

Историко-краеведческий отдел, Центральная библиотека Дейтона, Дейтон, Огайо.

Национальный музей воздухоплавания и астронавтики, Смитсоновский институт, Вашингтон.

Научно-исследовательский центр НАСА им. Лэнгли.

Архивы Смитсоновского института, Вашингтон.

С разрешения отдела публикаций центра Харперс-Ферри, Управление национальных парков, Министерство природных ресурсов США.

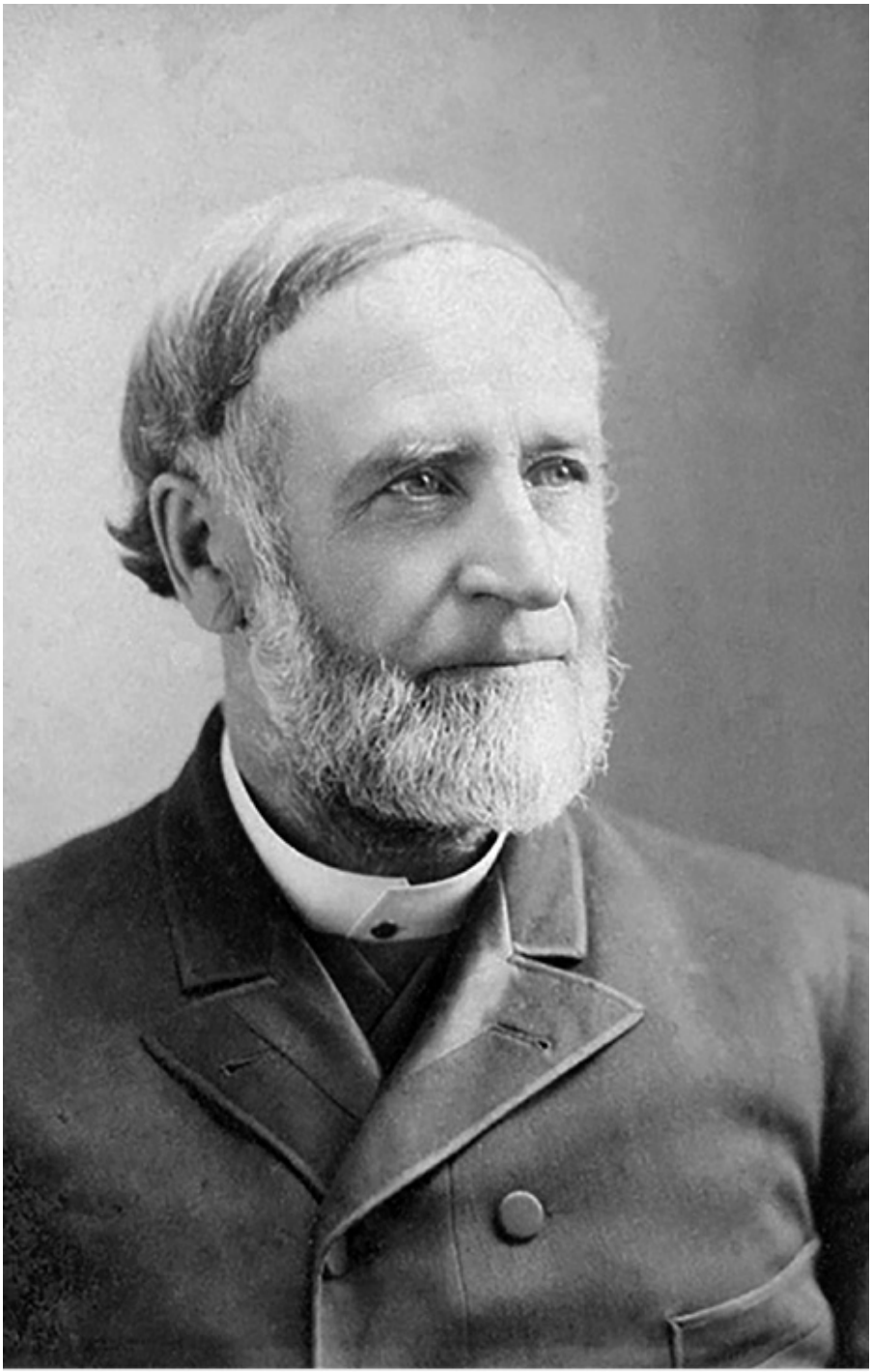
С разрешения Музея науки, Лондон, Великобритания.

Иллюстрация Майкла Геллатли.

Цифровой отдел Публичной библиотеки округа Мэнати, Брейдентон, Флорида.

Из собрания автора.

С разрешения Эдварда Роача, главного историка Национального парка авиационного наследия, Национальный исторический парк, Дейтон, Огайо.



Епископ Милтон Райт в возрасте 60 лет [1]

Сьюзан Кернер Райт в возрасте 27 лет [2]

Рейчлин в возрасте 11 лет [3]

Лорин в возрасте 9 лет [4]

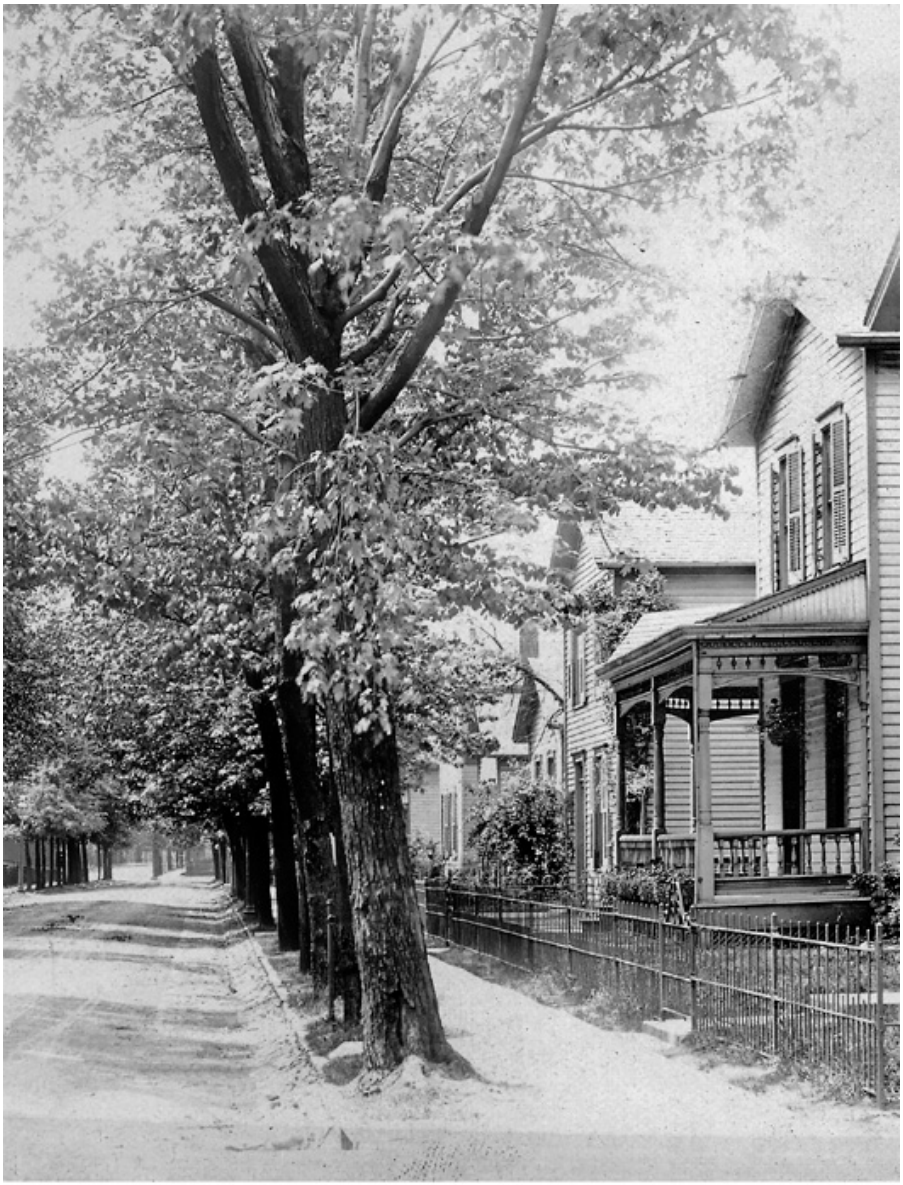
Уилбур в возрасте 9 лет [5]

Орвилл в возрасте 4 лет [6]

Кэтрин в возрасте 4 лет [7]

Дом Райтов по адресу Хоторн-стрит, 7, с крыльцом-верандой и велосипедом, собранным братьями [8]

Подробная карта Дейтона, на которой указаны: (1) велосипедная мастерская Райтов по адресу 3-я Западная улица, (2) дом Райтов), (3) школа «Стил хай скул», (4) Дейтонская публичная библиотека, (5) железнодорожный вокзал [9]

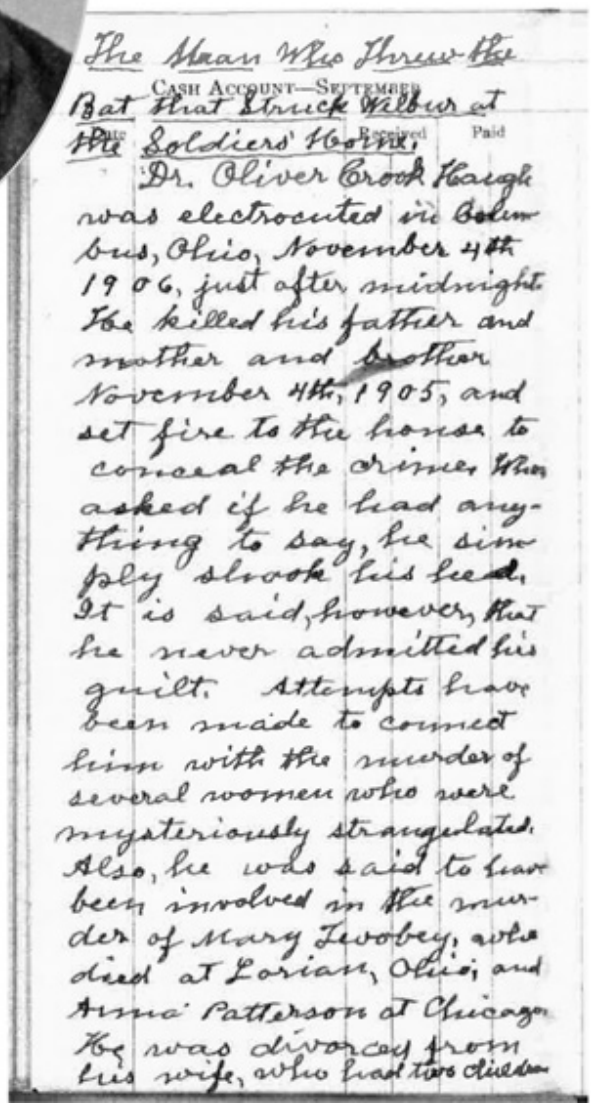


Обсаженная деревьями Хоторн-стрит.
Справа виден дом Райтов с крыльцом-верандой [10]

Школьный класс Орвилла в 1890 году. Орвилл — в заднем ряду в центре. Его друг, поэт Пол Данбар, — в заднем ряду слева [11]

Уилбур в возрасте 17 лет [12]

Фотография Оливера Крука Хоу, сделанная незадолго до его казни в 1906 году [13]



The Man Who Threw the Bat that Struck Wilbur at the Soldiers' Home,

Cash Account—September

Date | Received | Paid

Dr. Oliver Crook Hough was electrocuted in Columbus, Ohio, November 4th 1906, just after midnight. He killed his father and mother and brother November 4th, 1905, and set fire to the house to conceal the crimes. When asked if he had anything to say, he simply shook his head. It is said, however, that he never admitted his guilt. Attempts have been made to connect him with the murder of several women who were mysteriously strangulated. Also, he was said to have been involved in the murder of Mary Zwobey, who died at Lorian, Ohio; and Anna Patterson at Chicago. He was divorced from his wife, who had two children

Запись в дневнике епископа Райта от 27 мая 1913 года. В ней говорится о том, что знаменитый убийца Оливер Крук Хоу — это человек, который в отрочестве нанес Уилбуру удар хоккейной клюшкой, изменивший его судьбу [14]

WEST SIDE NEWS

Vol. I. DAYTON, OHIO, MARCH 23, 1889. No. 8.

West Side News.

PUBLISHED WEEKLY.

Orville Wright - - - Publisher.

TERMS:—One year, forty cents. Ten weeks, ten cents.

DAYTON, OHIO.

A French Detective.

We walked out together, and in the course of conversation we touched upon the way in which some persons can so disguise themselves as to hide their individuality from their most intimate

the way to Versailles. When within ten minutes or so of our destination, my new friend took off his hat, pulled off a wig, got rid of a mustache, and to my utter amazement, sat revealed before me as my friend, the detective!

How he had managed to find out that I was going to Versailles—which I had no idea of myself when I left him—or how he had so effectually concealed his appearance, that I, sitting within three feet of him, had no idea he was the man I had left some four hours before, are problems which I can not solve. The detective himself only laughed when I ask-

HOLLINGER

IS THE

PHOTOGRAPHER.

Cor. Third and Jefferson.

To the Public.

Be it known, that I,

Thomas M. Hill,

have added to my Stock of Hardware

A TIN STORE.

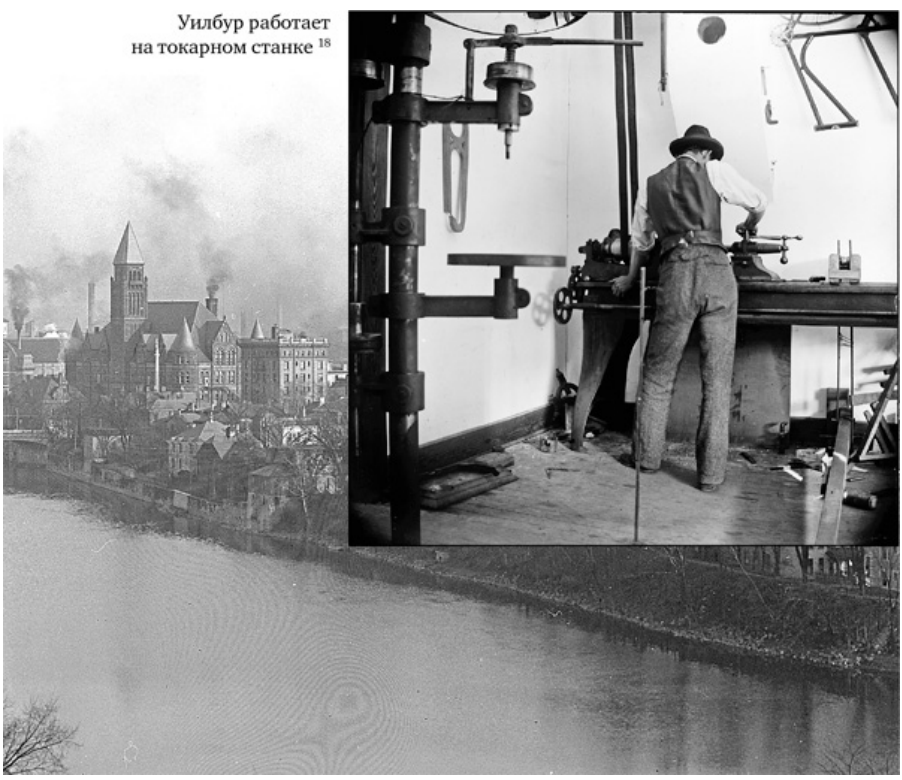
Will keep all kinds of Tin, Copper, Granite and Sheet Iron Ware. Roofing, Gutter-

Первая полоса еженедельника «Вест-сайд ньюс» — первого совместного предприятия братьев Райт [15]

Внизу: мост Тед-Стрит-бридж через реку Майами. Справа видно увенчанное башней здание школы «Стил». Столбы дыма, поднимающиеся из многочисленных заводских труб, — знак бурно развивающейся промышленности Дейтона [16]

Велосипедный магазин Райтов в доме 1127 по 3-й Западной улице. Демонстрационный зал и мастерская расположены в левой части здания. Вторую половину здания занимает похоронное бюро [17]

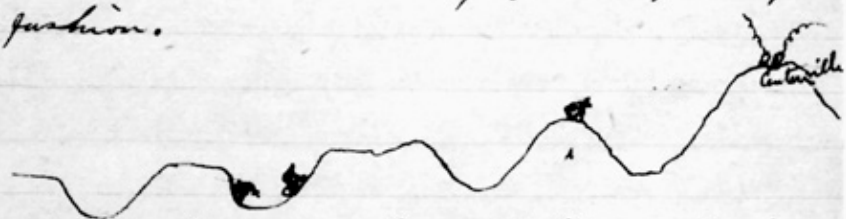
Уилбур работает на токарном станке [18]



Реклама популярного велосипеда Райтов ручной сборки марки «Вэн Клив», названного в честь их прапрапрабабушки со стороны отца, которая стала первой белой женщиной, поселившейся в Дейтоне. Велосипед стоил 60–65 долларов. Можно было заказать машину любого цвета [19]

Кэтрин (вторая справа) и ее подруги по Оберлинскому колледжу тоже поддались велосипедной лихорадке [20]

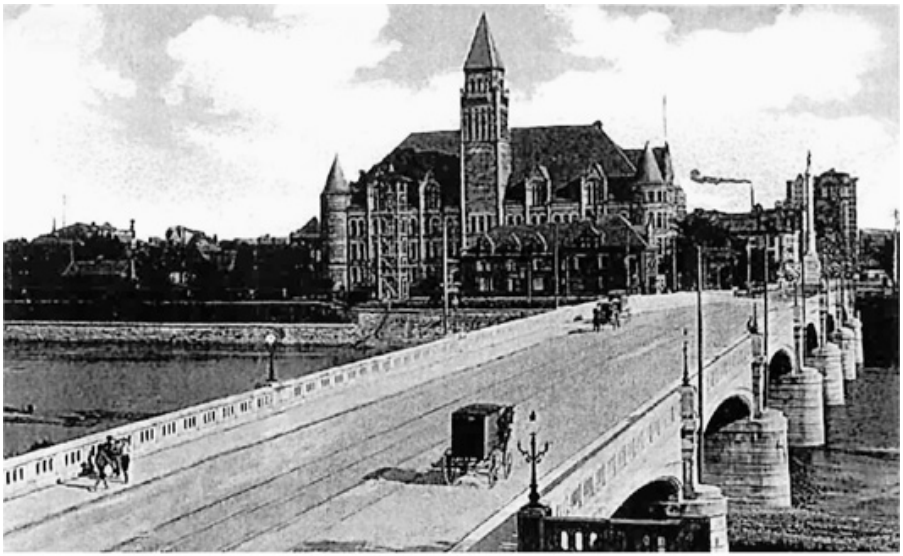
grounds and ran around the track a couple times, then started South and began to climb the ~~hi~~ "classic heights of Kunnimede". In the language of the lamented A. Wood "They are a success" We climbed and then we "climb" and then climbed again. To rest ourselves we called it one name awhile and then the other. The process was exactly alike in both cases and looked a good deal like this. only I had to foreshorten the top of the hill when I came to the writing instead of continuing it up about four feet past the ~~upper~~ north east corner of the paper. Finally we got to the top and thought that our troubles were over but they were only begun for after riding about half a mile the road began to "wobble" up and down something after the following fashion.



If Sir Boyle Roche would have said "just when she had climbed to the highest of all possible hills she

Часть шутливого письма Уилбура Кэтрин, в котором рассказано о 50-километровом велопоходе до Майамисбурга и обратно, совершенном им и Орвиллом [21]

Кэтрин перед церемонией в честь окончания Оберлинского колледжа, 1898 год [22]



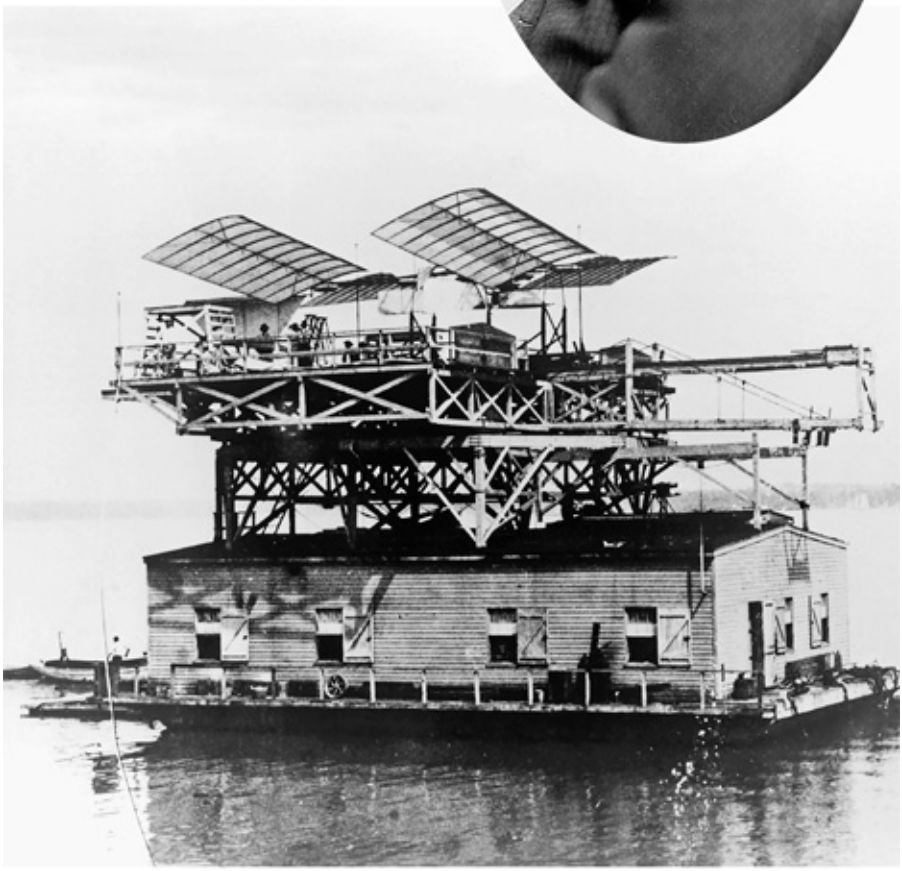
Будучи единственным представителем семейства Райт, окончившим колледж, Кэтрин вернулась домой и устроилась преподавателем латыни в школе «Стил хай скул» (вверху). Позже Орвилл отмечал, что она «завалила» на экзаменах многих будущих руководителей города Дейтона [23]

Кэтрин (в первом ряду справа) и Орвилл (в первом ряду слева) позируют во время вечеринки у них дома в 1899 году. Справа виден стол с наклонной крышкой, за которым Уилбур написал свое историческое письмо в Смитсоновский институт [24]

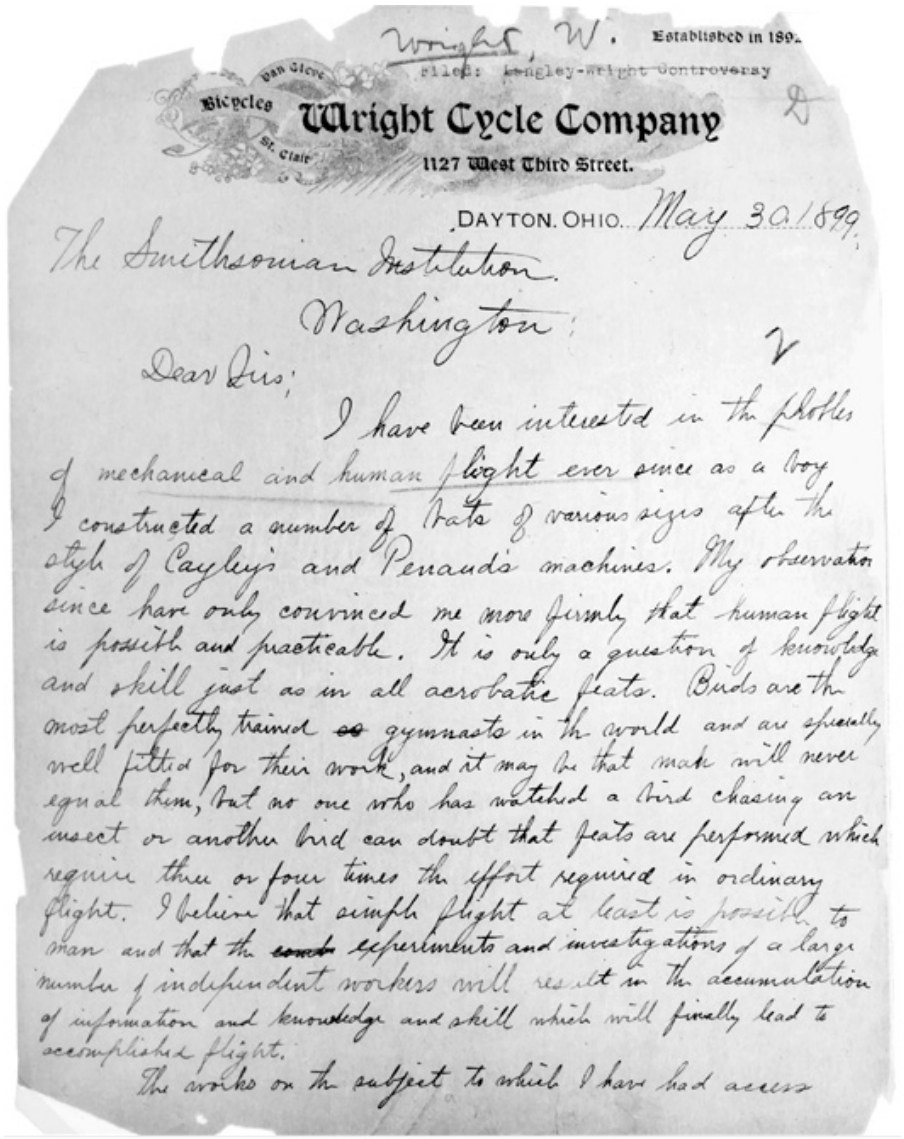
Лилиенталь в полете на одном из своих аппаратов [25]

Немецкий пионер воздухоплавания Отто Лилиенталь, деятельность которого оказала огромное влияние на братьев Райт [26]

Знаменитый американский ученый и глава Смитсоновского института Сэмюел Лэнгли верил в возможность полетов на самолетах с двигателями и считал, что знает, как это осуществить [27]



Очень дорогой и высмеиваемый многими «аэродром» Лэнгли готов к взлету с крыши гигантской баржи на реке Потомак [28]



Wright, W. Established in 189-
Files: Langley-Wright Controversy
Bicycles Van Cleve St. Clair
Wright Cycle Company
1127 West Third Street.

DAYTON, OHIO. May 30 1899.

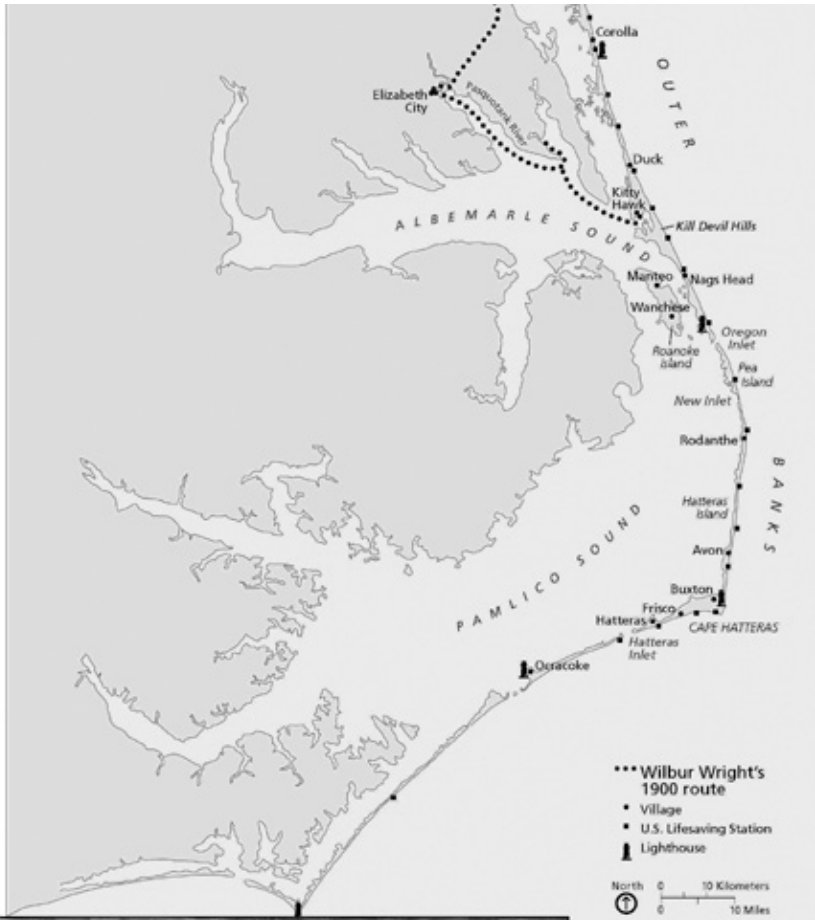
The Smithsonian Institution.
Washington;

Dear Sirs;

I have been interested in the problem of mechanical and human flight ever since as a boy I constructed a number of kites of various sizes after the style of Cayley's and Penaud's machines. My observation since have only convinced me more firmly that human flight is possible and practicable. It is only a question of knowledge and skill just as in all acrobatic feats. Birds are the most perfectly trained ~~as~~ gymnasts in the world and are specially well fitted for their work, and it may be that man will never equal them, but no one who has watched a bird chasing an insect or another bird can doubt that feats are performed which require three or four times the effort required in ordinary flight. I believe that simple flight at least is possible to man and that the ~~conduct~~ experiments and investigations of a large number of independent workers will result in the accumulation of information and knowledge and skill which will finally lead to accomplished flight.

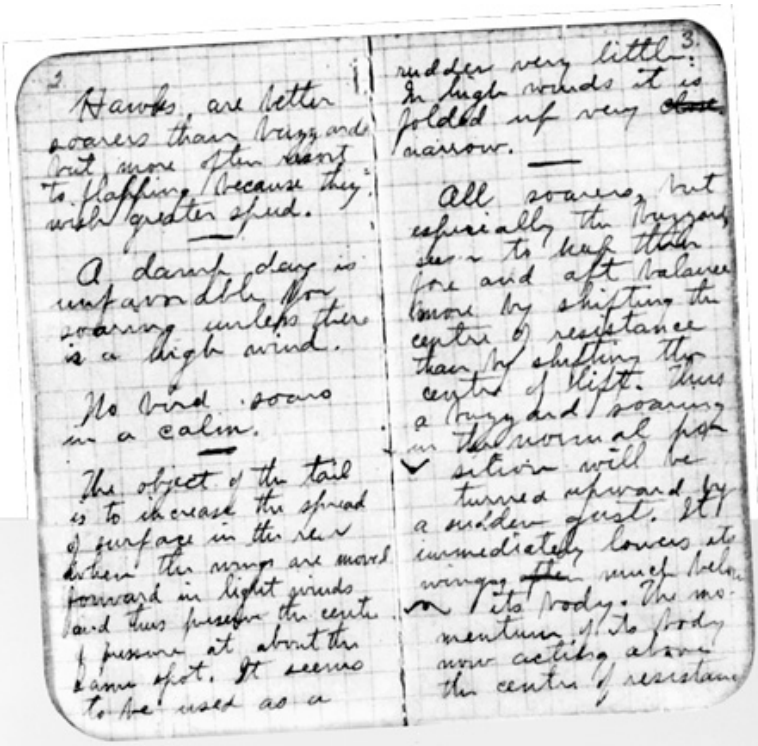
The works on the subject to which I have had access

Страница одного из писем Уилбура в Смитсоновский институт
в начале его пути в авиацию [29]

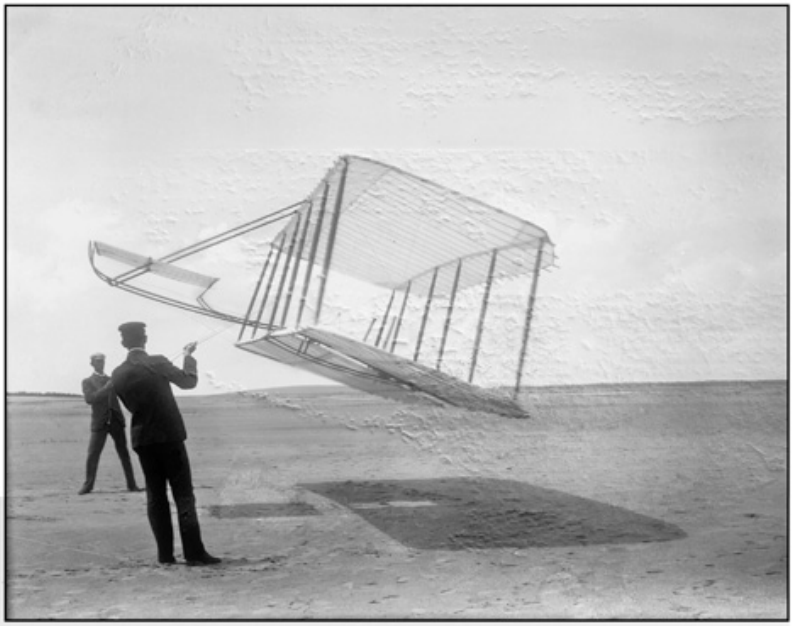


Карта
Внешних отмелей [30]

Билл Тэйт
и его семья [31]

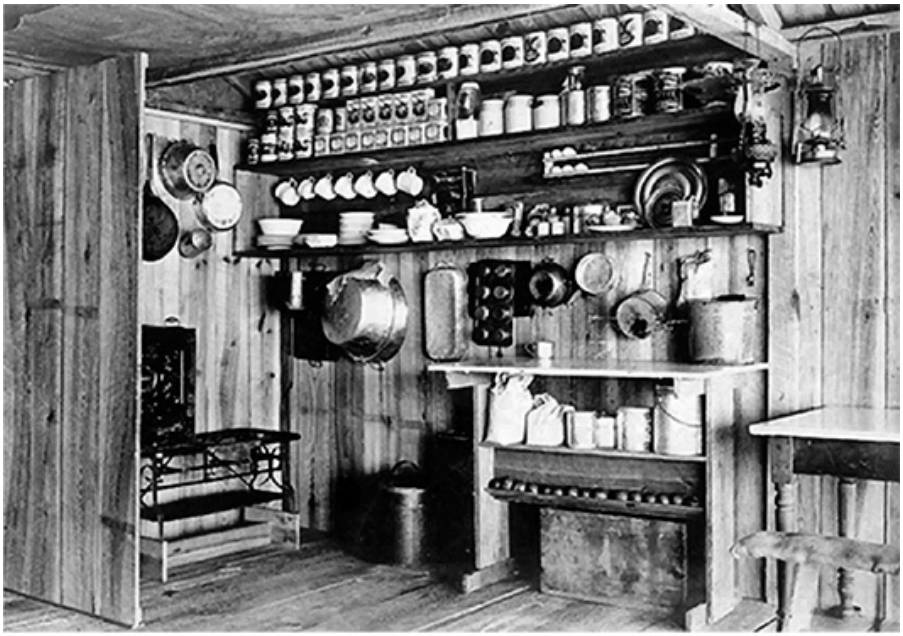


Вверху: записи Уилбура о парящих птицах в Китти Хок [32]

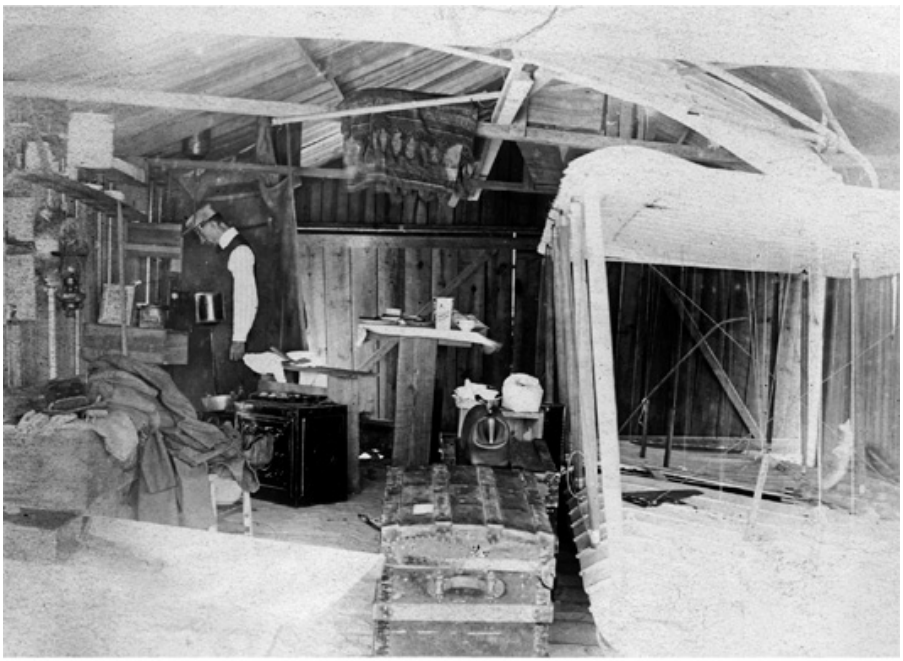


Уилбур (слева) и Орвилл запускают свой планер как воздушного змея [33]

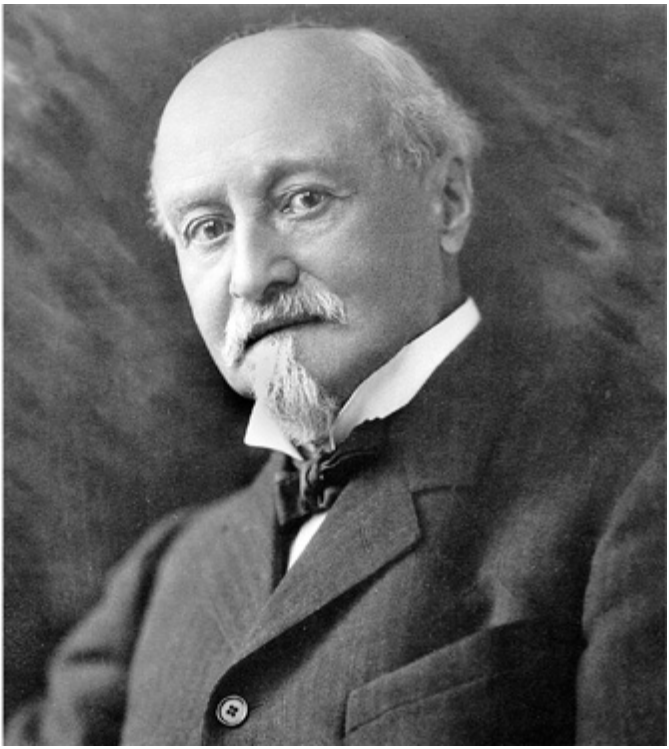
Первый лагерь Райтов
у Китти Хок, 1900 год [34]



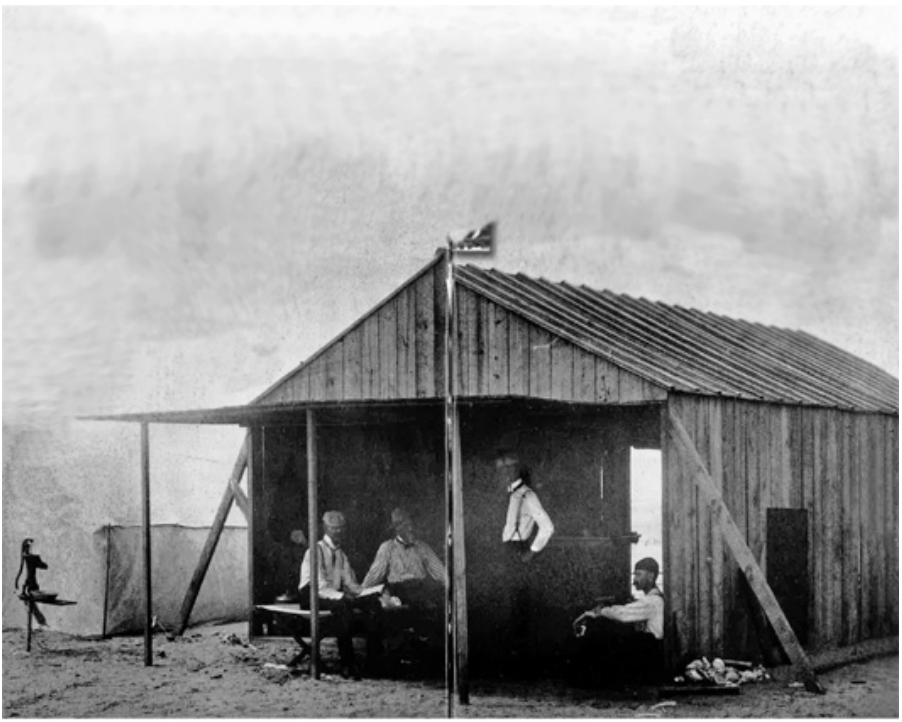
Кухня в лагере у холмов Килл-Девил-Хиллз, 1902 год. Кастрюли, сковородки, кружки, горшки и съестные припасы — все в идеальном порядке [35]



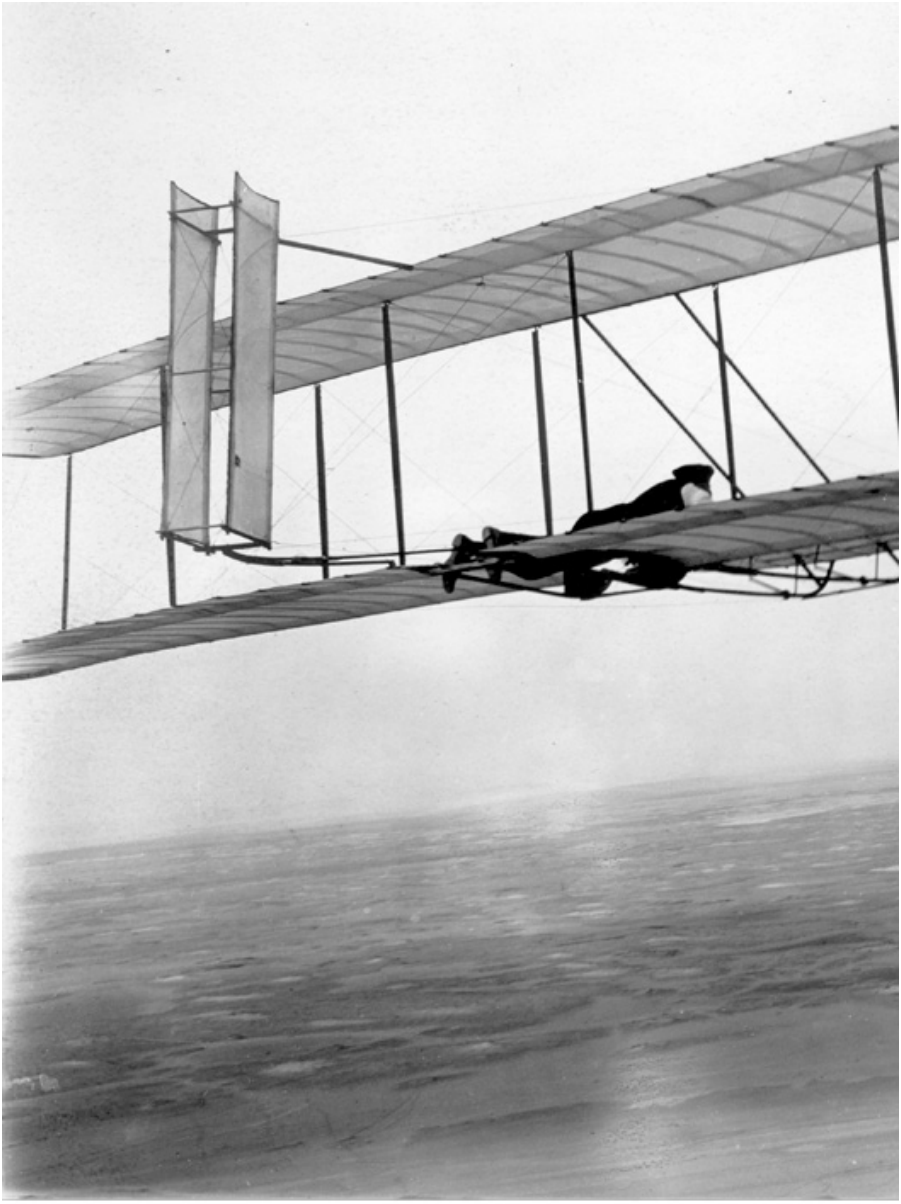
Внутри ангара. На заднем плане — Уилбур, спереди справа — аппарат постройки 1902 года. Места для сна — на стропилах под потолком [36]



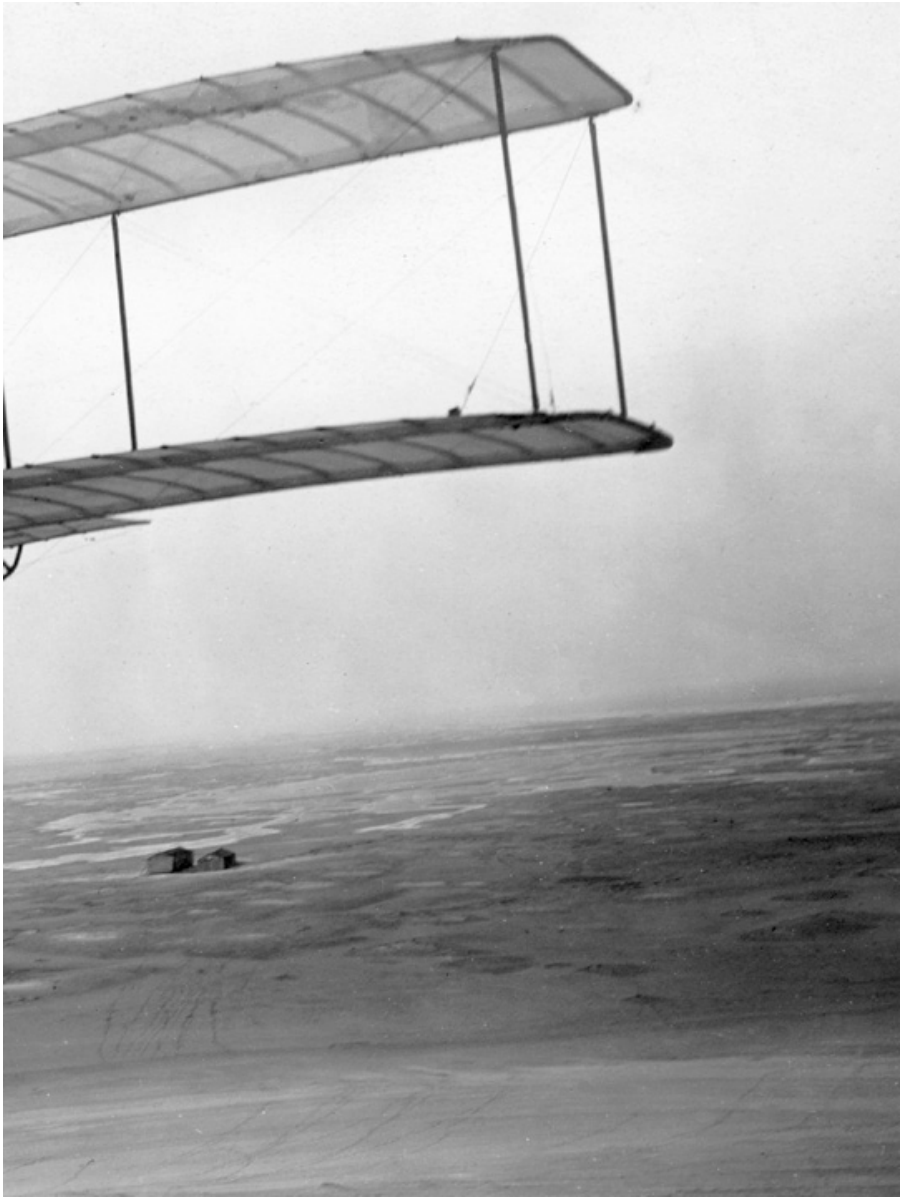
Октав Шанют [37]

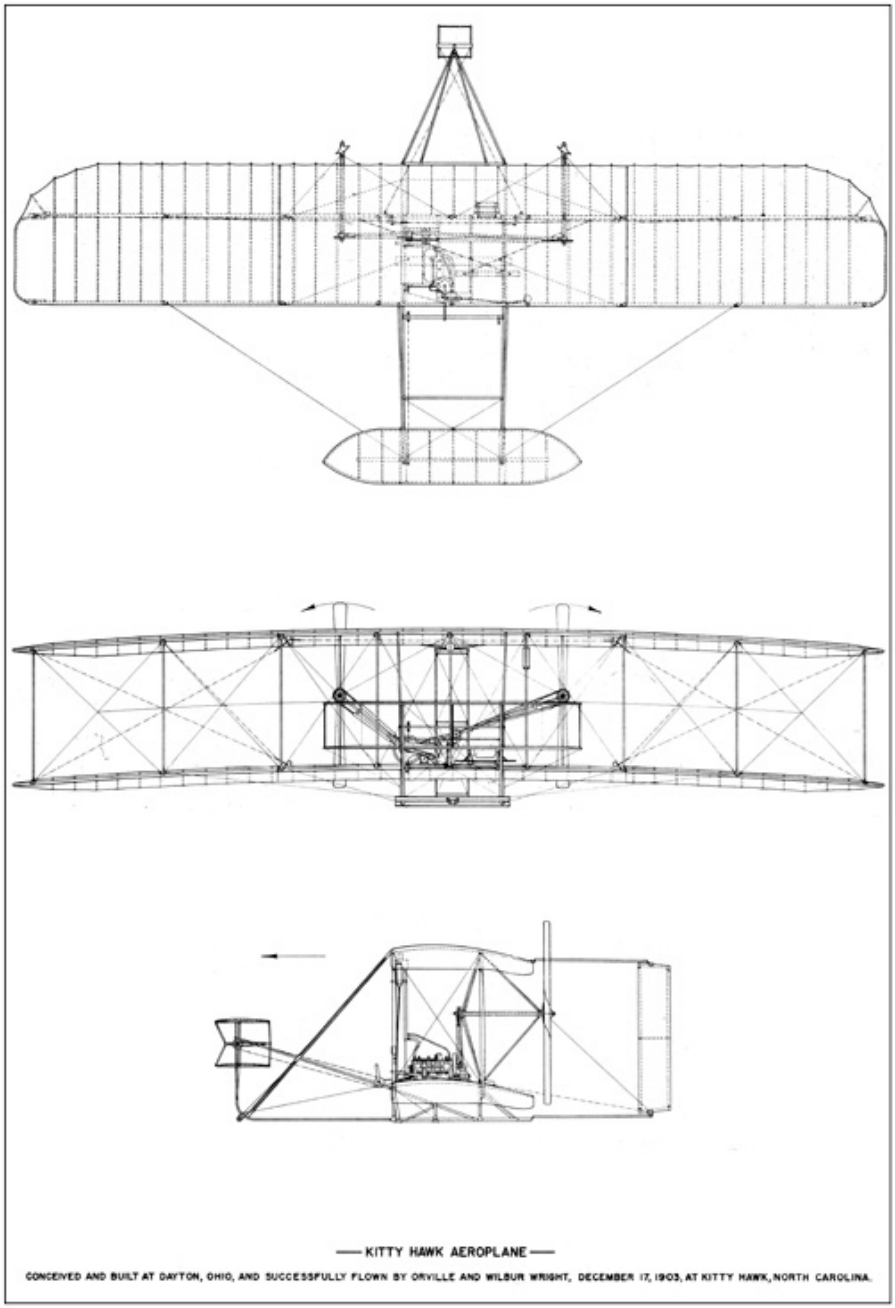


Во время перерыва в тени ангара на Килл-Девил-Хиллз (слева направо):
Орвилл, Октав Шанют, Уилбур и Эдвард Хаффэйкер [38]



Уилбур фотографирует крыло планера постройки 1902 года вскоре после возвращения братьев в Китти Хок в 1903 году. Лагерь и ангар одиноко стоят на продуваемых ветрами дюнах [39]

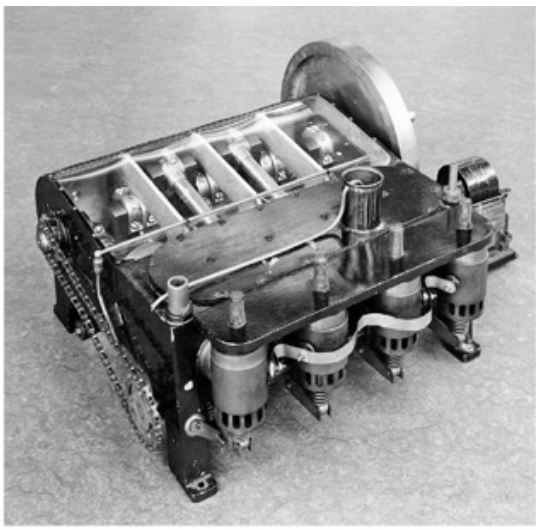




Чертежи исторического летательного аппарата 1903 года [40]

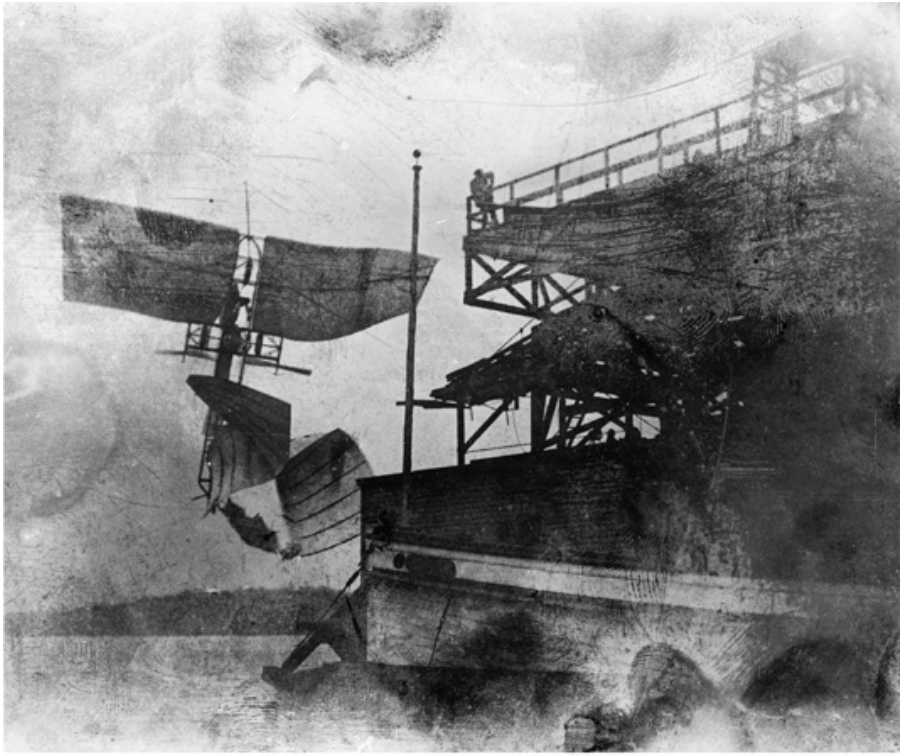
Чарли Тэйлор [41]

Модель аэродинамической трубы братьев Райт, с помощью которой они изучали крылья разной формы [42]



Модель четырехцилиндрового алюминиевого карбюраторного двигателя, построенного Чарли Тэйлором [43]

Джон Дэниелс (второй слева) и его команда со спасательной станции Килл-Девил-Хиллз — главные помощники братьев Райт [44]



Драматичное падение «аэродрома» Сэмюела Лэнгли 8 декабря 1903 года [45]

AIRSHIP FAILS TO FLY

Prof. Langley's Machine Goes to River Bottom.

PROF. MANLY ABOARD

THE LATTER RESCUED FROM PERILOUS POSITION.

Test of the Airship Off the Arsenal Point Yesterday Afternoon— Large Crowd Present.

Новость об этом происшествии в газете «Вашингтон ивнинг стар» [46]

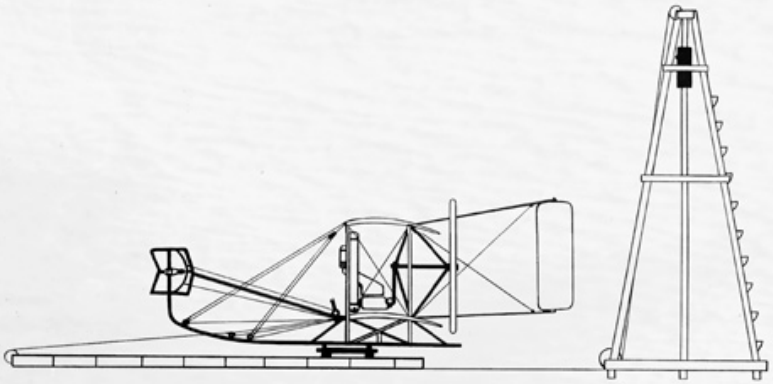
by noon and got the machine out on the tracks (in front of the building) ready for a trial from the level. The wind was gradually dying and by the time we were ready was blowing only about 11 or 12 miles per. sec. After waiting several hours to see whether it would freeze up again we took the machine in.

Thursday, Dec. 17th

When we got up a wind of between 20 & 25 miles was blowing from the north. We got the machines out early and put up the signals. Before we were quite ready, John T. Daniels, W. C. Brinkley, A. D. Etheridge, W. E. Brinkley & Manley, and Johnny Moore, a Nags Head boy arrived. After running the engines and propellers a few minutes to get them in working order, I got on the machine at 10:35 for the first trial. The wind according to our measurements at this time was blowing a little over 20 miles (corrected) 27 miles according to the government anemometer at Kitty Hawk. On account of the position of the machine started off increasing in speed to probably 7 or 8 miles. The machine lifted from the tracks just as it was entering the fourth rail. Mr. Daniels took a picture just as it left the tracks. I found the control of the front rudder quite difficult on account of its being balanced too near the center and thus had a tendency to turn itself when started so that the rudder was turned too far to one side and then too

Слева: страница из дневника Орвилла Райта с его рассказом о произошедшем утром 17 декабря 1903 года на Килл-Девил-Хиллз [47]

Знаменитая фотография, на которой запечатлен один из важнейших моментов в истории человечества: «Флайер» братьев Райт совершает взлет. За рулем управления — Орвилл, Уилбур бежит рядом. Фотографировал Джон Дэниелс. Фотография сделана в 10.35 утра [48]



Чертеж «пусковой установки», или катапульты, сконструированной и построенной братьями Райт, чтобы компенсировать недостаточную силу ветра в Хаффман-Прейри [49]

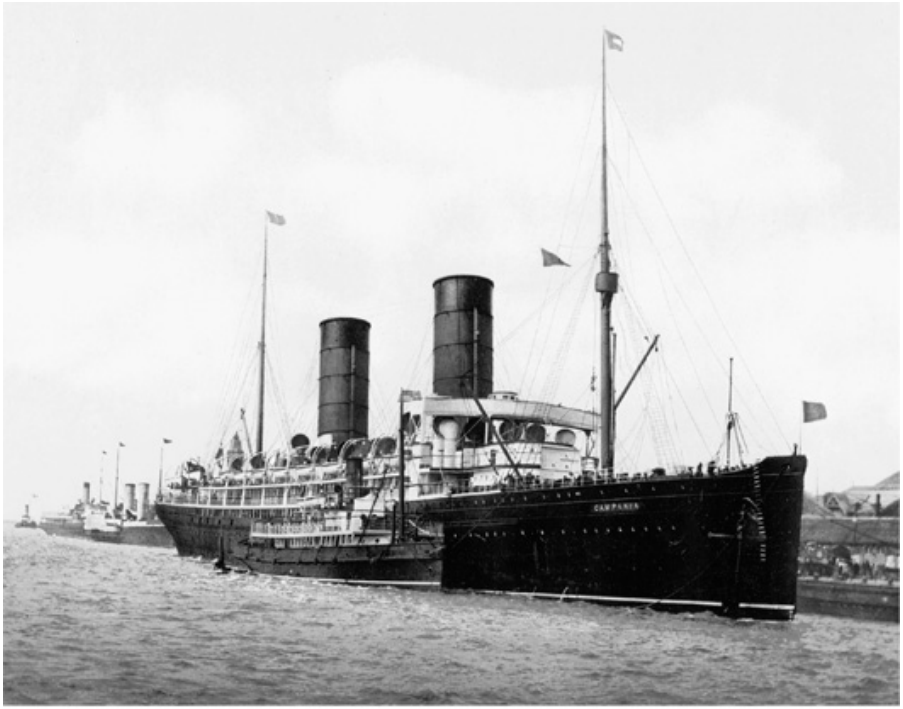
Первый в мире настоящий самолет, построенный братьями Райт, «Флайер» образца 1905 года, совершает полет над Хаффман-Прейри 29 сентября 1905 года. Самолетом управляет Орвилл. В этот день за 20 минут «Флайер» пролетел 19,3 километра. 5 октября Уилбур пролетел 38,6 километра за 39 минут [50]

What hath God wrought?—Num. 23:23.

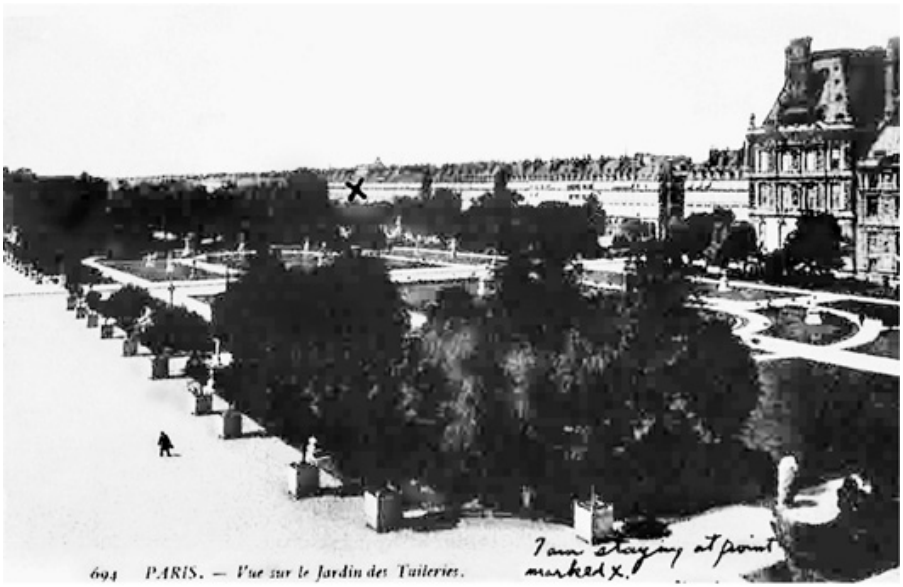
Dear friends, I have a wonderful story to tell you—a story that, in some respects, outrivals the Arabian Nights fables—a story, too, with a moral that I think many of the younger ones need, and perhaps some of the older ones too if they will heed it. God in his great mercy has permitted me to be, at least somewhat, instrumental in ushering in and introducing to the great wide world an invention that may outrank the electric cars, the automobiles, and all other methods of travel, and one which may fairly take a place beside the telephone and wireless telegraphy. Am I claiming a good deal? Well, I will tell my story, and you shall be the judge. In order to make the story a helpful one I may stop and turn aside a good many times to point a moral.

In our issue for Sept. 1 I told you of two young men, two farmer's boys, who love machinery, down in the central part of Ohio. I am now going to tell you something of two other boys, a *minister's* boys, who love machinery, and who are interested in the modern developments of science and art. Their names are Orville and Wilbur Wright, of Dayton, Ohio. I made mention of them and their work on page 241 of our issue for March 1 last. You may remember it. These two, perhaps by accident, or may be as a matter of taste, began studying the flights of birds and insects. From this they turned their attention to what has been done in the way of enabling men to fly. They not only studied nature, but they procured the best books, and I think I may say all the papers, the world contains on this subject.

Амос Рут, пчеловод из Огайо, который 1 января 1905 года первым представил в своем журнале полный и точный отчет о достижениях братьев Райт, написанный на сновании собственных впечатлений [51, 52, 53]



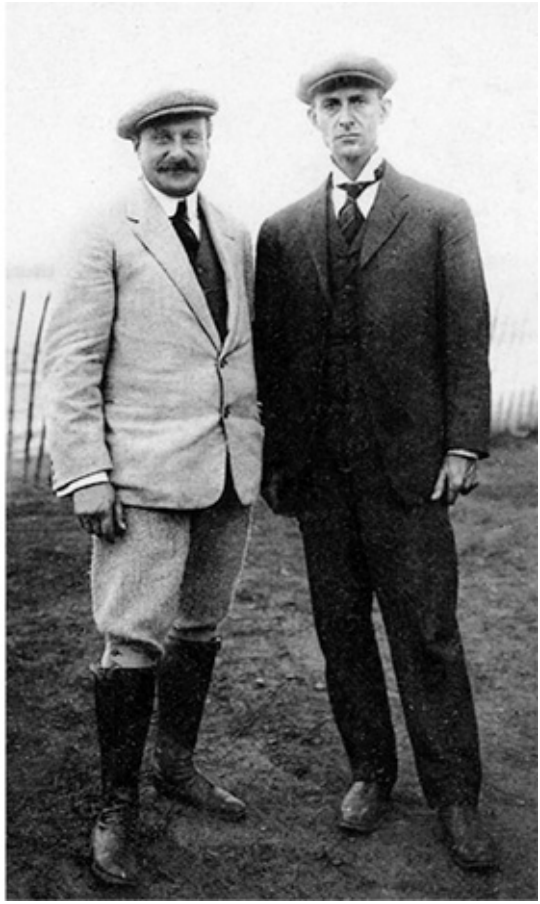
Роскошный океанский лайнер «Кампания»,
на котором Уилбур отплыл в Европу в 1907 году [54]



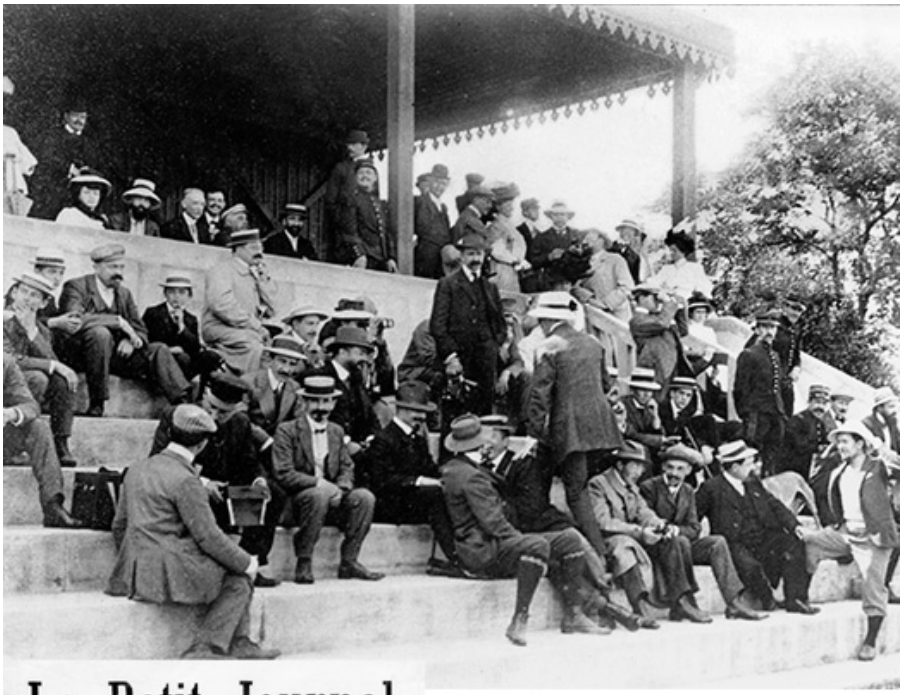
Открытка с изображением сада Тюильри в Париже, на которой Уилбур крестиком
пометил для родных в Дейтоне местонахождение своего отеля на улице Риволи [55]

Уилбур позирует в новом, сшитом на заказ костюме
в элегантной парижской квартире Харта Берга [56]

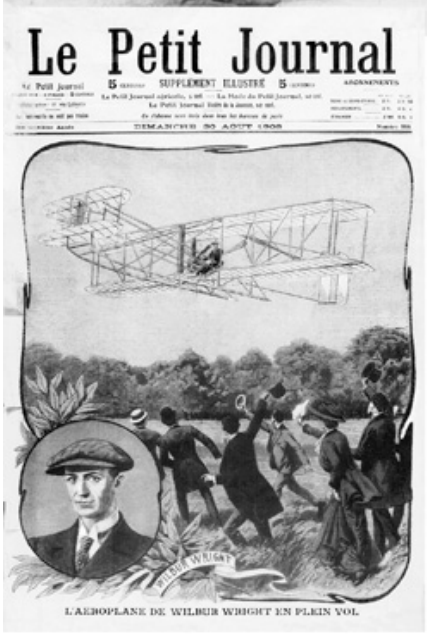
Харт Берг
и его «самый веский довод» [57]



Дирижабль «Ла Патри» («Отечество») — одно из главных достижений Франции
в начале новой авиационной эры [58]



Толпа зрителей на трибуне ипподрома Унодьер в Ле-Мане терпеливо ждет, когда Уилбур начнет свои демонстрационные полеты [59]

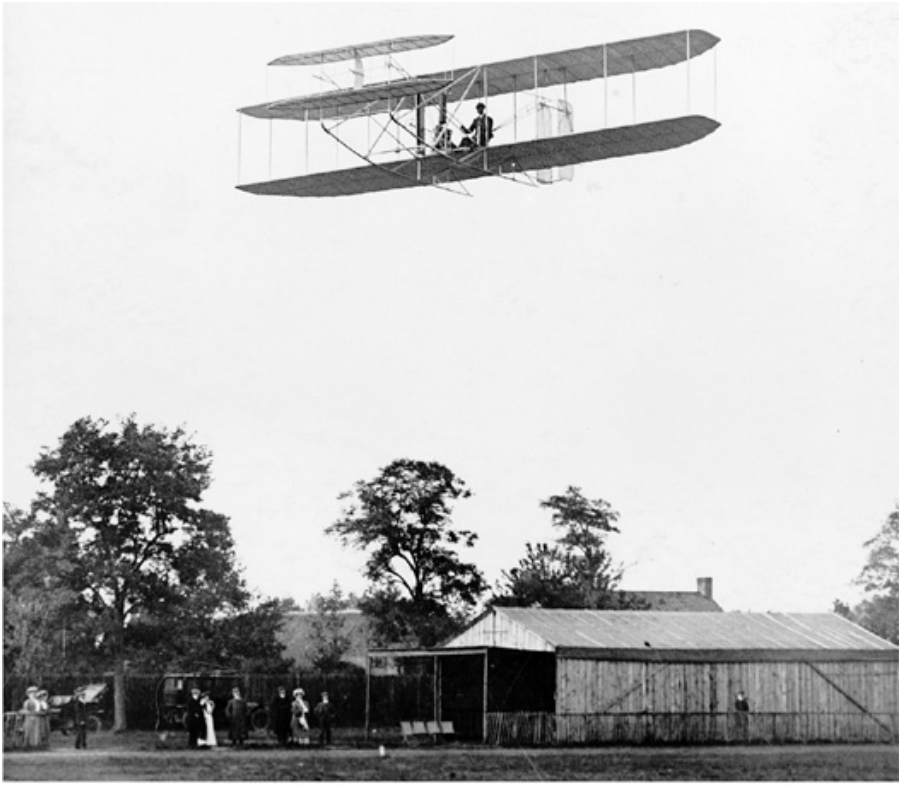

Le Petit Journal

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ

DIMANCHE 26 AOÛT 1908

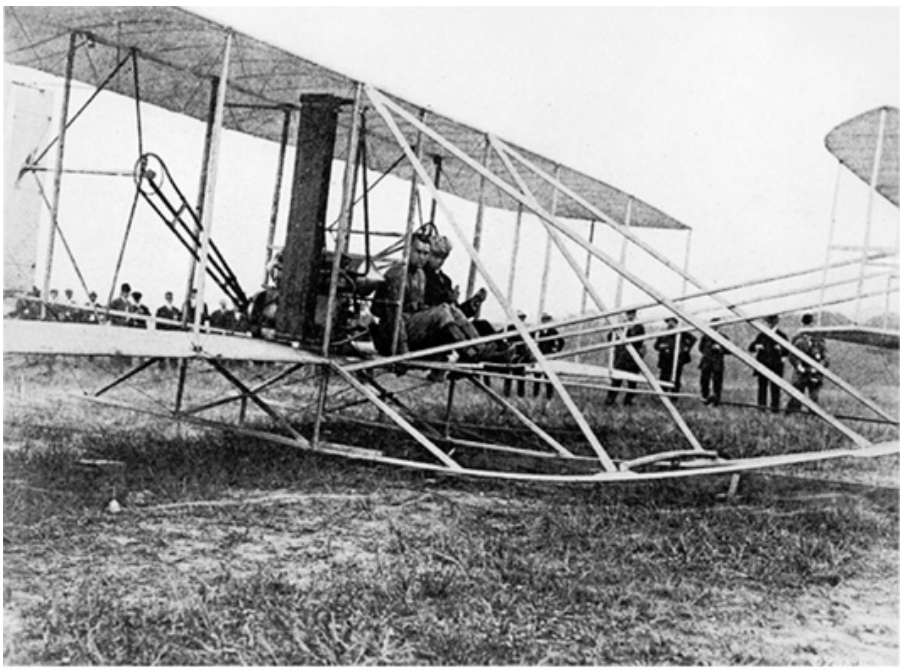
L'AÉROPLANE DE WILBUR WRIGHT EN PLEIN VOL

Реакция зрителей, увидевших «чудо» своими глазами, запечатленная на обложке одного из популярных французских журналов [60]



Уилбур в воздухе
во время своего
триумфального
и самого важного,
первого полета
в Ле-Мане
8 августа 1908 года [61]

Уилбур и оказавший ему огромную помощь Леон Болле [62]



Орвилл (в клетчатой кепке) и лейтенант Томас Селфридж готовы к взлету в Форт-Майере, Вирджиния, 17 сентября 1908 года [63]

Тесное сотрудничество Селфриджа и Александра Белла не позволяло Орвиллу доверять молодому офицеру [64]

Катастрофа в Форт-Майере, в результате которой Селфридж погиб, а Орвилл получил тяжелые травмы [65]

long. It was mighty good not to have to go among strangers.

Orville's injuries are serious - not dangerous. He has been fearfully restless and uncomfortable but that is better now that I am practically staying at the Hospital. They do not restrict me a bit. I never saw anything lovelier than the consideration that is shown me by everyone. Major Winter is the head surgeon but he was off on a three days' ride when the accident occurred. So Captain Bailey really has charge of the case, though technically

Address me
Fort Myer Hospital
Fort Myer, Va.

Fort Myer, Va., Sept 21, 1908

Dear Pop,

It has been an impossible to write a line. But now I am getting settled and will write every day - At first, I was pulled and hauled a dozen ways at once for the first few days.

I am staying with Warren Shearer at 1413 Monroe St. N.W. Warren is just about as nice a man as I ever saw and his wife is very fine and interesting. I like them both immensely. They are as good to me as the day is

Первое письмо Кэтрин епископу Райту после ее приезда в Форт-Майер для оказания помощи Орвиллу [66]

LA VIE AU GRAND AIR

Voir dans ce Numéro :

H. SIRET TRIOMPHE DANS LE MARATHON ANGLAIS

LES VOLS A DEUX DE WILBUR WRIGHT

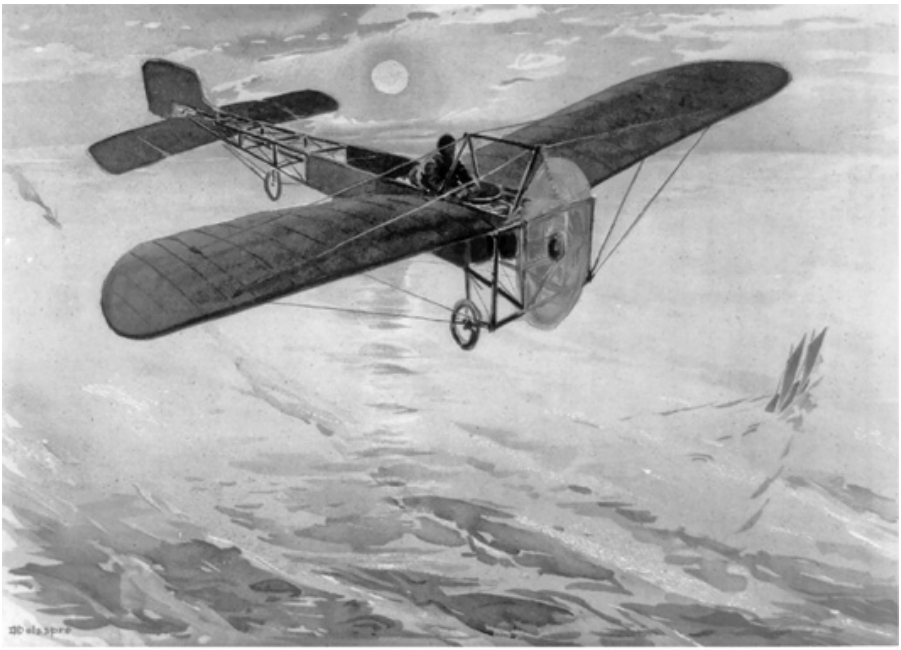
Уилбур и Эдит Берг в Ле-Мане перед полетом, после которого она стала первой американкой, поднявшейся в небо на аэроплане. Ее длинная юбка обвязана шнурком вокруг лодыжек. В результате родился стиль, ставший вскоре сенсацией в мире моды [67]

Кэтрин (первая слева), графиня де Ламбер, Орвилл (с тростью) и Уилбур прогуливаются по променаду в По [68]

Кэтрин сидит рядом с Уилбуром перед своим первым полетом в Пон-Лон, 15 февраля 1909 года [69]

Орвилл и Уилбур дают пояснения по своей летающей машине королю Эдуарду VII, Пон-Лон, 17 марта 1909 года [70]

Уилбур (слева) и его лучший
и любимый французский «ученик», граф де Ламбер [71]



Французская иллюстрация, на которой изображен Луи Блерио во время своего великолепного перелета через пролив Ла-Манш 25 июля 1909 года [72]

Американский авиатор Гленн Кертисс, завоевавший первый приз за скорость на первых в мире авиационных состязаниях в Реймсе (Франция) в августе 1909 года [73]

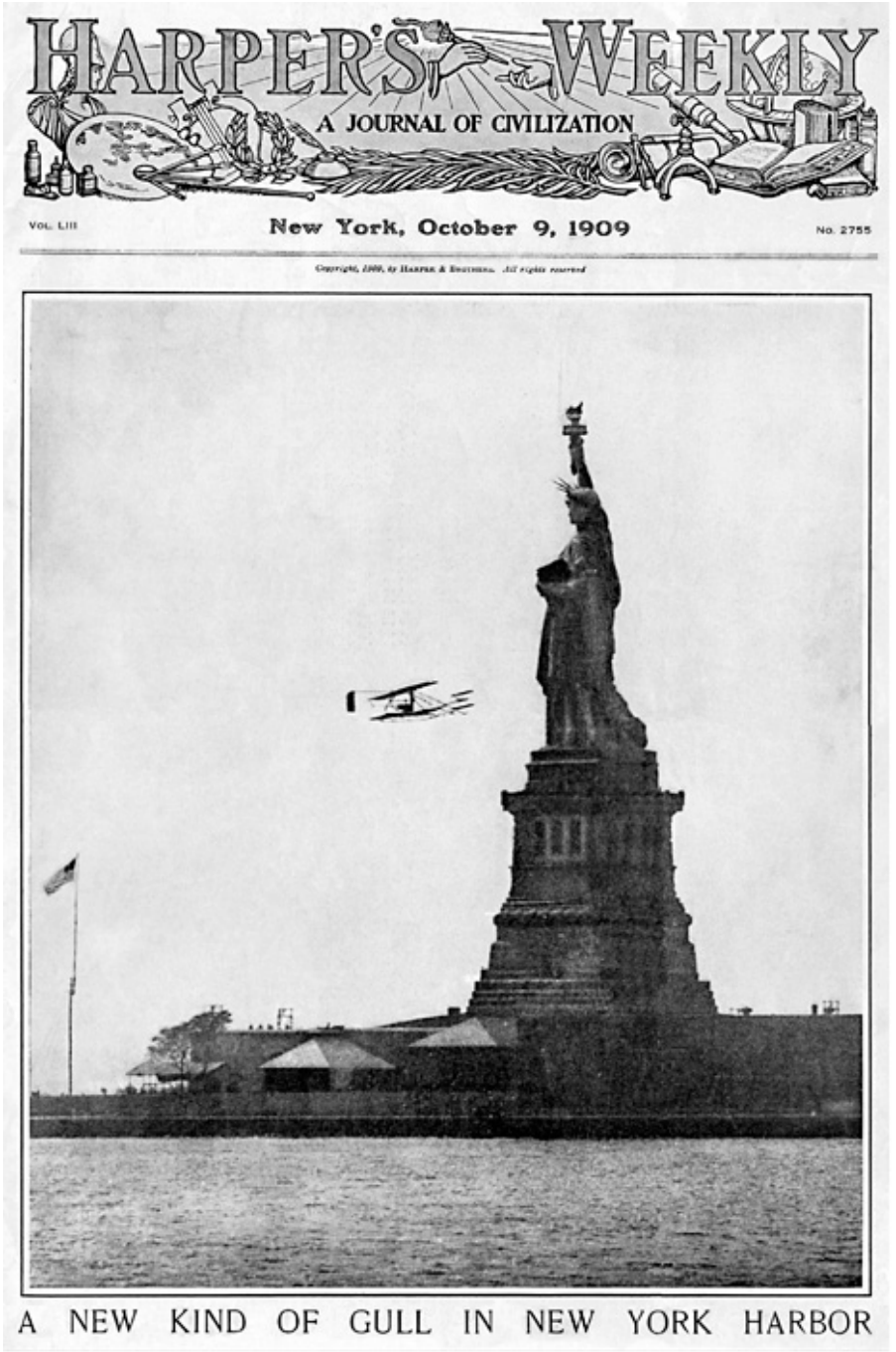
Уилбур, Орвилл и Кэтрин в Белом доме, где президент Уильям Тафт (в центре) вручил братьям золотую медаль Американского аэроклуба [74]

Церемония встречи братьев Райт превзошла по размаху все события, ранее происходившие в Дейтоне [75, 76]

Сделанный в 1909 году рисунок карикатуриста Гомера Давенпорта с его автографом для Кэтрин: «Сестре людей, которые вызвали восхищение у всех нас, даже у птиц в небе» [77]

Аппарат конструкции братьев Райт, пилотируемый графом де Ламбером, стал первым в истории самолетом, пролетевшим над Парижем [78]

На Губернаторском острове в Нью-Йоркской бухте Уилбур и Чарли Тэйлор проводят заключительный осмотр самолета и спасательного каноэ перед полетом вверх по течению Гудзона. Слева виден американский флаг, подаренный Кэтрин [79]



Облетев вокруг статуи Свободы — символа дружбы с Францией и радушного приема всех прибывающих в Америку, Уилбур произвел сенсацию. Журнал «Харперс уикли» назвал его «новым видом чайки» [80]

«Наибольшую отдачу приносит поиск новых знаний, а не стремление к власти».
Подписано Уилбуром и Орвиллом Райтами 12 марта 1906 года [81]

notes

Сноски

1

Город на западе штата Монтана. – *Прим. пер.*

2

Горы на северо-западе Калифорнии и юго-западе Орегона. – *Прим. пер.*

3

Джек Спрэт и его жена – персонажи английской детской песенки. Песенка звучит так (перевод Н. Радченко): «Жирное не ест Джек Спрэт, постное – его жена. Оттого они в обед подъедают все до дна. Кости чисто обглодав, Джек коту их отдает. У супругов добрый нрав и ужасно тощий кот!» – *Прим. пер.*

Образ действия (лат.). – *Прим. пер.*

5

Автомобиль с открытым кузовом и двумя проемами по бокам вместо дверей. – *Прим. пер.*

6

Перевод Е. Баратынского.